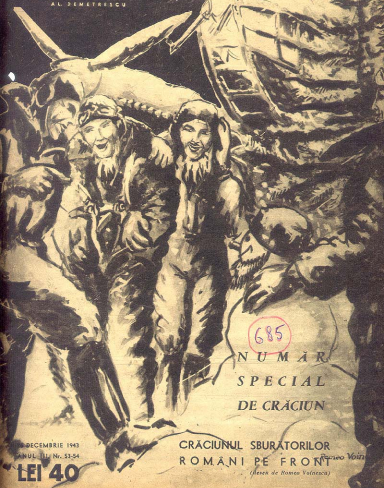
ARIPI ROMÂNEŞTI

Director: Comandor aviator AL. DEMETRESCU



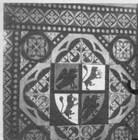
NUMĂR SPECIAL DE CRĂCIUN

25 DECEMBRIE 1943
ANUL III, Nr. 53-54
LEI 40

CRĂCIUNUL SBURĂTORILOR ROMÂNI PE FRONT

(desen de Romeo Voinescu)

Stema Corvineştilor



ROMÂNII, ÎN DESTINUL UNGARIEI!

Ion Corvinul DE HUNEDOARA

Un turn exterior al castelului

de C-dor av. AL. DEMETRESCU

In ziua de 11 August 1456 — la câteva zile numai după măreaţa sa biruinţă asupra Turcilor la Belgrad — Ion Corvinul de Hunedoara se stinge de molima grozavă ce cuprinsese tabăra creştină şi cea turcă. Intreaga lume civilizată şi creştină a plâns moartea vestitului erou, care timp de un sfert de secol a ţinut în frâu năvala turcească spre inima Europei. Papa îşi închee astfel scrisoarea sa de mângâiere adresată văduvei acestuia: „fortissimus atleta Christi", *„Moartea marelui erou este o ireparabilă pierdere pentru întreaga creştinătate, pentru care a luptat toată viaţa. Dar şi mai mult a pierdut poporul valah, din coapsele căruia a purces"*.

Insuşi neînfrântul Mahomed al II-lea, — cuceritorul Bizanţului — a rămas impresionat de moartea duşmanului său, exclamând: *„A murit cel mai mare comandant de oştire al lumii!"*

Acest mare viteaz este descendent dintr'o mare familie de oşteni români, stăpână a toată Hunedoara, în stema căreia figurează corbul, pasărea din pajura Munteniei. El a ţinut să fie înmormântat în Ardealul său, la Alba-Iulia, departe de Buda — unde a guvernat un timp ca regent al Ungariei — dar unde avusese mult de luptat cu toţi aristocraţii, străini de neamul lui, incapabili, intriganţi şi duşmani de moarte, gata să răpună pe acela ce cu armele sale proprii — recrutate din Ardeal şi Banat — a ţinut departe de ei pe duşmanul năvălitor.

Celor cari căutau să atribue lui Ion Corvinul obârşie maghiară le-a răspuns însuşi istoricul ungar Karacsonyi Ianos în volumul său „Matyas Kiraly" — editat de către istoricul Marki Şandor — la pagina 10: *„Nu poate să se îndoiască nimeni de obârşia Corvinilor. Cancelaria regală maghiară, cu sediul în Vişegrad, n'a inventat nume ca: Şerban, Voicu şi Radu — atât de străine ungurilor şi atât de rar auzite de urechile maghiare — când le-a trecut în diploma de donaţie a familiei Hunyad* (Hunedoara, nota trad.) *redactată la 18 Octombrie 1409.*

„Ion Corvinul n'a fost om de rând. Se scurg veacuri până se naşte unul ca el, şi nu e de mirare că în câţiva

Detalii din arhitectura castelului

ani dela apariţia lui pe firmamentul vieţii publice, a ajuns idolul creştinătăţii" (Szalay-Baroti: A magyar nemzet története, vol. 2 pag. 154).

„Viaţa şi-a sacrificat-o pentru două idealuri, care se contopesc de minune în el: ţării şi religiei creştine. Aceste două idealuri l-au însufleţit în toate faptele sale. Sub inrâurirea lor s'a născut în el ura nestinsă faţă de cotropitorii de atunci ai Europei. In toate acţiunile sale s'a sprijinit pe convingerea că la spatele său stă întreaga Europă". (Acelaşi, pag. 220).

Meritul său a fost cu atât mai mare cu cât în întreaga lui viaţă a fost săpat de nobilimea maghiară — interesată şi divizată în mai multe clanuri — care mereu provoca războaie civile, fiecare vrând să cucerească pentru candidatul său coroana regală. Invidioasă, cu orizont politic îngust, indolentă faţă de pericolul turcesc care ameninţa lumea creştină, această castă nu s'a dat înapoi dela atentate pentru a răpune pe acel care, fiind salvatorul Ungariei, nu era totuşi de acelaş neam şi obârşie cu ea.

Şi cu toate acestea, luptând cu mii de greutăţi, dispunând de o armată recrutată în majoritatea ei din fiii Ardealului, Banatului şi Severinului românesc, întreţinută şi echipată din avutul său propriu, Ion Corvinul îşi urmează cu asiduitate şi curaj concepţia sa politică, asemuitoare vremurilor pe cari le trăim: combaterea duşmanului, departe de hotarele ţării şi împiedicarea lui de a năvăli *în Europa!*

După Czillei, ea a trezit în regele Ungariei duşmănia faţă de cel mai mare fiu al patriei, hotărînd să atragă pe Hunyade în cursă şi să-l omoare!

Şi astfel îl vedem luptând — aliat cu voevozii Munteniei — dincolo de Dunăre, în Ţările Balcanice, expunându-şi viaţa în primele rânduri. Iar când duşmanii de atunci — turcii — reuşesc să invadeze Ardealul, el îi sdrobeşte la Câmpul Pâinii şi la Porţile de Fier Hunedorene. *„Oastea îi era mică la număr, dar mare ca forţă şi suflet!"*

In acest timp nobilimea maghiară atât de „patriotică", petrecea, ţesea intrigi, luptând pentru dobândirea favorurilor regale la adăpostul eroilor români cari sângerau pentru legea şi ţara maghiară. Căci era scris in Constituţie: *„Atât aristocraţia cât şi miliţia nobilimei erau scutite de a purta războiu în străinătate, iar în mod voluntar cu atât mai puţin erau dispuşi să se ducă* (Szalay pag. 180), *cu cât mulţi din ei aveau privilegiul acordat de lege ca numai sub conducerea personală a regelui să plece la războiu,* (idem pag. 170).

Trebue încă să fim drepţi şi să recunoaştem că această clasă privilegiată a ştiut să fie recunoscătoare faţă de fiii marelui erou... Astfel, după ce i-a atras în cursă la Buda, pe cel mare — Vladislav — l-au ucis, iar pe Matei l-au aruncat în închisoare. Solidară cu înaintaşii săi, nobilimea maghiară de mai târziu a schimbat numele bătrânului oştean — descendent al Dacilor — şi din Ion Corvinul a făcut Hunyadi Ianoş, iar din fiul său scăpat cu viaţă — gloriosul rege român al Ungariei, Matyas Kiraly...

Maghiarizând numele lor de români neaoşi, conducătorii străini s'au putut mândri cu rolul lor jucat în interesul civilizaţiei creştine, tot aşa cum, cu câteva sute de ani mai târziu, alţi conducători s'au putut făli cu rolul armatei române care i-a scăpat de bolşevism.


Alt turn al cas- telului Corvi- neştilo

SBOARĂ VLAIC[U]

de Dr. Docent LIVIU CÂMPEANU



Aurel Vlaicu, marele nostru precursor în meşteşugul sburătoresc, fiu al Ardealului totdeauna românesc.

RĂSUNAU satele, huiau văile şi munţii de acest strigăt prevestitor de biruinţă în vara anului 1911, umplând văzduhul de un freamăt, cum de mult nu s'a simţit pe întreg întinsul Ardealului.

Nu era vorba de un sbor obişnuit. Cu aeroplanul lui Vlaicu, se înălţa spre cer destinul neamului românesc. Era o manifestare a credinţei, a forţei şi a geniului, menite să doboare jugul de o mie de ani, ce ne apăsa robiţi încă depe vremurile lui Gelu, ultimul Voevod al Ardealului.

Simţeau şi „ei" că s'a produs ceva nou în destinul neamului nostru, de aceea rămâneau încremeniţi şi descurajaţi în faţa marelui eveniment, ce trebuia să se producă la 15 August 1911, — zborul lui Vlaicu la Blaj. Românii în schimb treceau printr'o transformare morală cum numai în faţa marilor schimbări de veacuri se observă. Simţeam cu toţi, că în curând va suna ceasul închegării într'un singur mănunchiu a întregului Neam Românesc. Jandarmii „lor" ca şi pietrele de hotar ale Ardealului dinspre România se pierdeau în elanul, ce cuprinsese întreaga suflare românească...

De Sf. Maria Mare, Blajul se transformase într'o mare românească. Zeci de mii de oameni, realmente „dela vlădică până la opincă", se adunaseră aici ca să asiste la zborul lui Vlaicu. Şi nu era numai Ardealul de faţă. Sosiseră din Ţara Românească numeroşi reprezentanţi de prima însemnătate a vieţii culturale şi politice, ca să ia parte la serbările congresului „Asociaţiunii pentru Literatură şi Cultura Poporului Român". Era atâta bucurie, atâta înfrăţire, atâta forţă morală şi atâta viaţă românească, cum nu mai văzuseră de mult plaiurile noastre. Nu te mai simţeai în tirania „lor", Câmpia Libertăţii nu mai era un simbol, ci o realitate. Cu toţii ne simţeam liberi şi independenţi pentru totdeauna uniţi într'o ţară românească mare, visată şi de mult aşteptată.

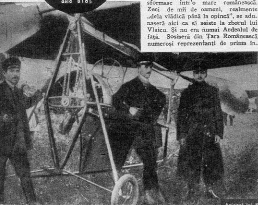
Simbolul acestei uniri era Vlaicu, unicul zburător care domina pe atunci la noi cerul.

Nu este locul aici să vorbesc de înălţătoarea slujbă din Catedrală, la care au participat frăţeşte toţi episcopii şi mitropoliţii celor două Biserici Naţionale Române, împreună cu floarea neamului nostru, nici de predica de citate din Evanghelie a Mitropolitului Victor al Blajului, din care se desprindea dreptul nostru sfânt la o viaţă naţională, independentă. Amintesc numai şedinţele festive şi literare, unde am zărit atâţia reprezentanţi iluştri ai gândirii şi scrisului românesc, în frunte cu Coşbuc, Caragiale, Goga, Iorga, Ioan M. Moldovanu, etc., apoi piesele jucate de cei mai iluştri artişti ai teatrului românesc depe atunci: Toneanu, Liciu, Aristiţa Romanescu, Agata Bârsescu, Olimpia şi Zaharia Bârsan si alţii. Cortegiul etnografic care a defilat în splendide costume româneşti pe străzile Blajului, cântecele şi dansurile naţionale au stârnit mândrie şi admiraţie nu numai în rândurile noastre, ci şi în acelea ale străinilor, veniţi din ţări îndepărtate ca să asiste la măreaţa afirmare românească.

Culmea acesteia o forma sborul lui Vlaicu.

Il zărisem în treacăt la familia Ciurea. Stătea tăcut şi modest alături de Goga şi Tăslăoanu. L-am privit îndelungat, neobservat de nimeni, dorind să descopăr în el semnele geniului creator. Deşi exteriorul său nu trăda nimic deosebit, totuşi simţeai în el pe omul superior, chiar dacă nu ştiai dinainte cine este el. Emana

Vlaicu şi pasărea lui măiastră care a săgetat cerul Câmpiei Libertăţii dela Blaj.



...LA BLAJ!*



Caragiale, Goga, Iosif, Vlaicu și Chendi la Blaj

din ființa lui un fluid magnetic, care îl distingea dintre cei prezenți mult mai arătoși la figură și mai plăcuți la vorbă, decât el.

Zborul lui era anunțat pentru 16 August 1911, orele 5 și jumătate după masă. Incă de pela 3 era foarte greu să te miști pe Câmpia Libertății, unde era hangarul cu mașina zburătoare. Dealurile, ce înconjoară lunca Târnavei semănau cu un mare amfiteatru din antichitate, și împodobit de albe costume naționale.

La ora 5 se deschide poarta hangarului. Aparatul Vlaicu apare svelt în fața mărei de capete ce freamătă de nerăbdare de a vedea minunea veacului, pe primul om sburător în Ardeal. Era necesară o pază vigilentă pentru a feri aparatul de lumea, care se înghesuia să pună măcar mâna pe el. Ea era cuprinsă de curiozitate evlavioasă, ca în fața unor odoare sfinte. Printre ei văd pe bătrânul meu unchiu, preotul Ion Dobreanu din Corbu, de lângă Borsec, care încă cu patruzeci de ani în urmă era frământat de ideia construirei unei mașini de zburat, făurită apoi de el din lemn și care trebuia să zboare cu ajutorul unor aripi, miscate de roți, învârtite de mâini și de picioare. N'a reușit să-și realizeze visul zborului fără motor depe vremea aceia. La prima încercare, când s'a lansat depe acoperișul unui șopru, mașina s'a fărâmat, el scăpând numai cu câteva contuzii ușoare. Acum mângâia aparatul, transfigurat, exprimându-și bucuria nemărginită de a fi văzut visul tinereții sale realizat de Vlaicu.

Urale de nedescris au semnalat apariția lui Vlaicu.

Parcă'l văd și acum cum se apropia de pasărea sa măiastră, concentrat și tăcut, copleșit probabil de imensul său rol, înălțarea geniului românesc la înălțimi, nestrăbătute pe pământul nostru ardelenesc de nimenea până atunci.

Exact la 5 și jumătate detună motorul. Marea de oameni, care huia până atunci, se liniștește ca prin farmec. Oamenii încremeniseră pentru moment cu respirația reținută. Vlaicu avea privirea ațintită pe cadranul, ce arăta turațiile helicelor. Așteptarea ajunge la încordare maximă. Deodată flăcăii, ce rețineau pe loc gândacul fermecat, dau drumul frânghiei și avionul țâșnește ca o săgeată peste capetele mulțimei spre Mănărade. Strigătele mulțimei acoper sbârniitul elicelor, în timp ce aeroplanul se pierde cu încetul în zare. Un tren de persoane, venind dinspre Cluj, se oprește în câmp deschis pe linia ferată vecină. Călătorii sar din tren și se amestecă printre lumea copleșită de emoție... Așteptare încordată. Apoi Vlaicu reapare. De trei ori cercuește deasupra mulțimei, apoi zboară deasupra Blajului, dispărând din nou. Revine în zbor razant, marea de capete omenești urlă în însuflețirea ei, în timp ce el tae văzduhul către Veza spre muntele Crăița. Urcă sus atingând înălțimea de 700 metri. Revenit deasupra mulțimei, se ridică și mai sus la 800 metri. Mai rotește de 6 ori deasupra noastră, apoi coboară lin și aterizează în tunătoarele urale și aplauze ale mulțimei delirante.

A fost nevoie de multă energie ca mulțimea, ce se mișca spre el pentru a-l ridica în slavă pe umeri și a-l purta triumfal, să nu strivească minunata pasăre, simbolul victoriei noastre.

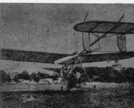
Vlaicu era copleșit, era sfântul nostru. Oamenii râdeau și plângeau de bucurie. Târziu de tot, abia cu căderea serii, s'au așezat valurile de însuflețire a celei mai emoționante zile, trăite de noi la începutul veacului douăzeci...

A doua zi ne întorceam acasă spre Gheorgheni, trecând prin Târgul-Mureș. Trenul era supra încărcat de lumea aflată încă subt impresia puternicei emoții din ziua precedentă, înălțarea lui Vlaicu. Noi, Românii, eram cu moralul foarte ridicat. Ungurii, pierduți printre noi, stăteau resemnați, recunoscând superioritatea forței de creare a neamului românesc.

Unul dintre conducătorii lor politici, prezenți în compartimentul nostru, adresează tatălui meu, protopopului Ilie Câmpeanu, care era conducătorul neînfricat al Românilor din Secuime, următoarele cuvinte:



Țăranii ardeleni fugind după avion pe Câmpia Libertății dela Blaj



Avionul „Vlaicu" văzut din față

(Fotografiile de mai sus fac parte din colecția Inginer FLAVIU DEM. BALDOVIN).

„Sborul lui Vlaicu prevestește vremuri grele pentru noi, iar pentru Dvs. înălțare"...

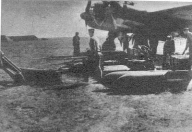
Vorbele lui s'au realizat mai curând decât ne așteptam.

La 5 ani după zborul dela Blaj, exact de Sf. Măria Mare, armata română dărâma pentru vecie bornele de hotar dinspre Ardeal, făurind România Mare.

Dr. LIVIU CÂMPEANU

---

*) Publicăm cu emoție descrierea primului sbor al lui Vlaicu pe Câmpia Libertății din Blaj, la care a asistat acum 32 de ani distinsul nostru colaborator, D. Dr. Liviu Câmpeanu. Domnia sa face parte dintr'o neaoșă familie de luptători ardeleni, strămoșii săi pătimind pentru românism, în închisorile Szeghedinului, unii suferind chiar chinurile de martir al „tragerii pe roată..."



Cronica Războiului aerian

Operațiunile dintre 15 Noembrie — 5 Decembrie 1943

de ROMULUS SEIȘANU

In ultimele trei săptămâni dela sfârșitul toamnei și începutul iernei anului 1943, aviația germană, în toate sectoarele frontului oriental european și aviația română, în colaborare cu cea dintâi, în sectorul de sud, au îndeplinit următoarele misiuni:

1. Operațiuni de recunoaștere în apropierea zonei frontului inamic și în zona din spatele acestui front, pe orice temperatură, pentru culegerea de informații privitoare la pozițiile înaintate ocupate de trupele sovietice; la zonele de desfășurare a diferitelor grupe de forțe; la centrele de adunări, etc.

S'a putut constata din desfășurarea operațiilor în diferite sectoare, că informațiile culese și comunicate de aviatorii însărcinați cu operațiile de recunoaștere, au corespuns situației reale, cu tot camuflajul ingenios, abil și variat al pozițiilor și al centrelor de adunare. S'a dovedit că excesul de camuflaj indiferent de ingeniozitatea și varietatea mijloacelor, nu își atinge totdeauna scopul, căci aviatorii germani și români, experimentați, izbutesc să-l descifreze.

2. Atacuri împotriva pozițiilor de plecare a trupelor sovietice formate din formațiuni blindate și motorizate, din regimente de trăgători și de artilerie. Aceste atacuri au dat bune rezultate grație informațiilor date de aviația de recunoaștere.

In toate centrele nevralgice ale frontului oriental, numeroase forțe sovietice au fost atacate de aviatorii germani, sau români, chiar la bazele lor de pornire, în așa condiții încât ele n'au mai putut susține atacul.

3. Operațiuni având ca obiect distrugerea căilor de comunicații și de aprovizionare și în special a nodurilor de căi ferate, a instalațiilor din gări, a șoselelor și a coloanelor motorizate, din sectorul frontului inamic și din spatele lui, pe o mare adâncime. Aceste operațiuni au dat bune rezultate, căci numeroase căi ferate, trenuri, șosele și vehicule au fost distruse în toate sectoarele frontului și în spatele său, dezorganizându-se transporturile și serviciile de aprovizionare ale trupelor sovietice.

4. Angajamentele aviației în prima linie a frontului. In toate luptele grele ce s'au dat între 15 Noembrie și 5 Decembrie, în sectorul de sud, în regiunea dela vest și nord-vest de Kiew; la capul de pod Cerkassi; în cotul cel mare al Niprului; la sud-vest de Cremenciug; nord de Kriwoi-Rog și sud-vest de Dniepropetrowsk; lângă capul de pod Nikopol; în istmul Perekop și în apropiere de Kerci, din Crimeea; ca și în celelalte focare din sectorul central, dela nord și vest de Gomel, dintre Nipru, Berezina și cursul inferior al Pripetului; între est de Orșa și vest de Smolensk și din arcul dela Nevel, formațiunile aeriene germane au atacat continuu forțele inamice, luându-le sub focul armelor de pe bord și acoperindu-le cu bombe, formațiunile blindate și coloanele motorizate sovietice. Adeseori în fazele culminante ale bătăliilor, escadrele aeriene germane compuse din peste 1000 de aparate, au operat de dimineață până seară, deasupra celor mai importante focare, cu o remarcabilă eficacitate, slăbind capacitatea de ofensivă a forțelor inamice și oferind un sprijin prețios trupelor germane angajate în lupte grele defensive, sau în contra-atacuri.

Pe lângă aceste misiuni, care au fost executate adeseaori chiar în condițiuni nefavorabile atmosferice, aviația germană a luat parte la numeroase lupte aeriene, în cursul cărora a obținut succese.

După rapoartele oficiale germane, în cursul lunei Noembrie au fost doborîte pe frontul oriental european 865 de avioane sovietice, dintre care numai 54 de armele forțelor terestre.

Numărul avioanelor sovietice doborîte în luptele aeriene a fost mult mai mare decât al celor germane doborîte. Așa, de ex. în ziua de 30 Noembrie, în luptele aeriene ce s'au dat în sectoarele Krivoi-Rog și Cerkasi, vânătorii germani au doborît 39 de avioane sovietice și au pierdut numai patru aparate ale lor.

•••

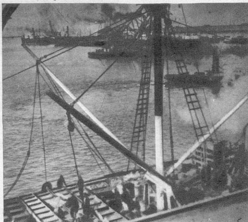
Pe frontul aerian din vest, ofensiva bombardierelor anglo-americane, cu caracter terorist, împotriva orașelor din Germania și din teritoriile ocupate de ea, a continuat aproape fără întrerupere și cu o violență crescândă. In deosebi, Berlinul a fost obiectivul principal al atacurilor avioanelor de bombardament britanice de câte patru motoare, dispunând de bombe grele de 2000 kgr. și chiar mai grele. In Anglia și în Statele Unite nu se mai pomenește de aviatori, ci numai de tonajul bombelor lansate de ei împotriva orașelor germane, franceze, italiene, ș. a. care distrug sau incendiază cartiere întregi. „Războiul fosforului" a ajuns pe întâiul plan, cu toate că nici el nu poate conduce la rezultate pozitive de ordine militară, sau psihologică, în sensul de a influența asupra dezvoltării operațiilor de pe fronturi, sau asupra moralului populațiunii civile.

Atacurile teroriste cele mai violente s'au dat împotriva Berlinului în serile de 22 și 23 Noembrie de către escadrile de bombardiere grele cu patru motoare, pornite din Anglia înainte de căderea nopții și care, după ce au trecut barajul dintre Pasul de Calais





și insulele Frise, au ajuns deasupra obiectivului între orele 20—21 seara. Primul atac a fost dat de câteva sute de bombardiere în valuri succesive, care au aruncat timp de aproape o jumătate de oră un număr mare de bombe explozive, incendiare, sau cu efecte întârziate, dela o altitudine de 5000 m., provocând distrugeri massive. Atât la dus, cât și la întors, pe o distanță de 600 Km., bombardierele britanice au suferit pierderi.



Ca să evite pierderile prea mari, formațiunile de bombardiere anglo-americane au recurs la o altă tactică: atacul mai multor obiective, sau atacuri simultane în diverse direcții, spre a nu se ști care va fi atacul și obiectivul principal, ca astfel apărarea germană să-și împrăștie forțele. In dimineața zilei de 30 Noembrie câteva formații de bombardiere americane au pătruns în Germania de vest și apoi s'au împărțit în două: una, mai mică, a pornit în direcția sud-vest, pe când formațiunea principală însoțită de un număr mare de avioane de vânătoare, a zburat deasupra Olandei și apoi s'a îndreptat spre regiunea Ruhr, unde a fost atacată de avioanele de vânătoare germane și obligată să se înapoeze, după ce a pierdut câteva aparate și a lansat bombele la întâmplare.

In seara de 2 Decembrie, avioane de bombardament britanice au atacat iarăș Berlinul. In cursul acestui raid terorist au căzut în flăcări peste 30 de bombardiere britanice. Alte atacuri teroriste s'au dat împotriva orașelor germane Brema și Stuttgart, ca și împotriva orașului Toulon din sudul Franței.

In ziua de 15 Noembrie o formațiune aeriană americană, compusă din bombardiere tip „Mitchells", escortate de vânătoare „Hightning" au atacat Sofia, capitala Bulgariei.

•••

Pe frontul din Italia de sud, cu prilejul reluării ofensivei anglo-americane, aviațiile germană, britanică și americană au desfășurat o mare activitate; iar în noaptea de 2—3 Decembrie puternice formațiuni aeriene germane au atacat cu eficacitate baza inamică de aprovizionare de la Bari, portul italian situat pe coasta mării Adriatice.

•••

In spațiile maritime din Atlantic, Mediterana și din Pacific, s'au desfășurat următoarele operații: în d. a. zilei de 21 Noembrie o formațiune de avioane grele germane, cu rază mare de acțiune, a atacat un convoi anglo-american, escortat de crucișătoare și torpiloare, în Atlantic de la o mică înălțime și pe o vizibilitate rea. Câteva vase de transport din convoi și un crucișător greu, s'au scufundat. Alte formațiuni aeriene germane au atacat cu succes convoiuri inamice în Mediterana, în apropiere de coasta Africei.

In oceanul Pacific, în cursul bătăliilor aero-navale din apropierea insulei Bougainville, și a arhipelagului Gilbert, aero-torpiloarele japoneze au scufundat un mare număr de vase port-avion, crucișătoare grele, distrugătoare și torpiloare americane; iar forțele aeriene americane au bombardat bazele japoneze de la Rabaul (insula Noua Britanie), Kavieng (insula Noua Irlanda), Gasmata (insula Noua Guinee) și Truck (din arhipelagul Caroline).









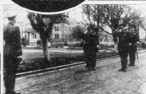






INSTANTANEE DELA SOLEMNITATEA DEPUNERII JURĂMANTULUI DE CĂTRE ELEVII ŞCOALEI MILITARE DE OFIŢERI DE AVIAŢIE, IN PREZENŢA D-LUI GENERAL DE ESCADRĂ AV. GHEORGHE JIENESCU, MINISTRUL AERULUI, A D-LUI G-RAL DE ESC. AV. ERMIL GHEORGHIU ŞI A OFIŢERILOR AVIATORI DIN BUCUREŞTI.













O zi grea

FAPTA EXCEPȚIONALĂ A UNUI SBURĂTOR ROMÂN

Adj. Marinescu Dumitru dela Grupul de Asalt, fotografiat lângă avionul său Henschel 129, pe care — deși serios avariat de un proectil antiaerian vrăjmaș — a reușit să-l aducă la baza de plecare a grupului său. Adj. av. Marinescu este decorat cu: „Virtutea Aeronautică", „Virtutea Militară" și „Crucea de Fier". Are peste 65 misiuni la inamic

Zorile abia încep să mijească la orizont. Lupta ce se dă între lumină și întuneric e câștigată de către prima, căci e cu puterile reînoite. Cu încetul, lumina elimină definitiv întunericul, ce mai bine de 12 ore pusese stăpânire peste tot întinsul emisferii.

In magazia unde piloții grupului de asalt își amenajaseră un dormitor era încă întuneric. Cineva mișcă, se ridică în capătul oaselor, cască odată, se întinde, spre a-și destinde corpul amorțit, apoi se sculă în picioare, se duse spre fereastră, trase la o parte camuflajul din fereastră și exclamă.

— „Avem plafon".

Un glas se aude înfundat de sub o pătură:

— „Stoiane, trage camuflajul, căci vreau să mai stau numai un ceas sub pătură, că zău nu-mi vine de loc să mă scol".

— „Vezi-ți de treabă și scoală-te, căci până într'un ceas trebuie să fim și înapoi, căci ciolovecii nu se vor aștepta la o vizită asa de matinală".

Un glas somnoros întreabă în câte suntem astăzi. De la fereastră îi răspunde Adj. stg. av. Stoian: „în două Noembrie".

Plantonul dela grup intră și anunță adunarea piloților pentru ora 6 precis. De sub pătură încep să apară rând pe rând, capete ciufulite cu ochii cârpiți de somn.

Unul spune că numai bolșevicii sunt de vină că l-a sculat pe el atât de devreme. Incet, încet, timpul se scurge.

La ora 6 fără câteva minute, grupul de piloți gălăgioși se afla în fața comandamentului, pentru a primi ordine.

Se dau ultimele informații, privitoare la situația frontului și se numesc piloții în patrule.

Prima formație cu decolarea în minimum de timp este: Adj. av. Verdeș, Adj. av. Anghel Vasile, Adj. av. Logofătu Ion, urmată de aproape de celula: Adj. av. Mlădin și Adj. stg. av. Marinescu I. Dumitru.

Restul piloților sunt în așteptare. 15 minute mai târziu, 5 micuțe bimotoare spintecă văzduhul, trecând razant pe deasupra barăcilor și în formație strânsă pornesc spre S. E., în căutarea inamicului ce amenință porțile Crimeiei.

Liniștit, micuțele bimotoare românești de asalt își continuă drumul peste stepa Nogai, ce se pierde mult departe la orizont, în dunele-i de adevărată Sahară Europeană.

Formația din cap, strânsă plan de plan, se lărgește puțin, pregătindu-se de atac, întru cât departe la orizont se văd nori groși de praf, care indică coloanele bolșevice ce sunt în marș.

Capul de formații pică și sboară atât de razant în cât face impresia că atinge cu vârful elicelor prin nisip. Coechipierii îl urmează în deaproape. Mai au foarte puțin până a ajunge din urmă coloana bolșevică care nici nu stie ce o așteaptă.

Bombele cad una câte una dealungul șoselei si tunurile de bord intră în funcțiune. Nici un minut nu a trecut și întreaga coloană a rămas împrăștiată. Fumegând, pe șosea, prin șanțuri și pe lângă șosea, zac resturi de caroserii, roate de mașini, lăzi cu muniții, tunuri anti car răsturnate, ici și colo cadavrele celor ce cutezaseră să se avânte atât de mult.

Când, din urmă celula Mlădin-Marinescu ajung și văd efectul bombardamentului celor trei din 'nainte, trec mai departe, întru cât ceiace fusese mai înainte cu un minut, o coloană bolșevică, nu mai erau acum decât rămășițe de ruine.

In stânga se vede multă mișcare și forfoteală. Mlădin manevrează de așa natură pe departe, în cât, cu soarele în spate într'un rasse-motte la firul ierbii, le cade în spatele bolșevicilor fără ca ei să prindă de veste. Când pornesc primele rafale și primele bombe cad peste îngrămădeala de mașini trupe călări, căruțe cu muniții și echipamente, deabia atunci își dau ei seama ce plocon a dat peste ei.

Spaima și buimăceala se întinde ca fulgerul peste toți Rușii și caută să se ascundă fiecare unde poate. Mașini, căruțe și chiar oameni, se ciocnesc între ei și se răstoarnă înainte de a fi atinse de vre-o schije sau proectil. Toată încărcătura de bombe a fost atât de bine lansată, în cât au produs pagube considerabile în rândurile rusești. Seria de bombe se terminase de mult și cei doi sburători tot nu depășiseră aglomerările rusești. Desmeticiți puțin, încep un foc grozav de automate, de toate calibrele. Aruncau până și cu grenade în fața avionului.

Un fum negru, urmat de o flacără, țâșneste din motorul stâng al avionului Adj. stg. av. Mlădin Constantin. Cu sforțări supra omenești, reuseste să-l mai ducă câteva sute de metri mai încolo de aglomerările bombardate și să-l trântească pe burtă.

Adj. stg. av. Marinescu Dumitru, care nu-l slăbise o clipă din ochi, calm și cu curaj rar întâlnit, își pune în gând să-și salveze camaradul căzut în flăcări la numai câteva sute de metri între coloanele inamice.

Fără să țină seama de pericolul ce-l amenință, scoate trenul și aterisează la numai 50 m. de avionul Adj. Mlădin.

Din toate părțile, bolșevicii încep să alerge spre cele două avioane, iar artileria și armele automate începuseră să tragă în ele.

De sus din aer, ceilalți camarazi văzând situația critică în care se aflau cei doi camarazi de jos, se reped și prin manevre fulgerătoare și rafale de mitraliere si tunuri, țin in șah pe bolsevici și nu-i lasă să se apropie de cele două avioane.

Cei de jos au trăit clipe grele. Intr'un răpăit sinistru de arme automate, Adj. Marinescu își ajută camaradul să se urce în avionul său, după care trece la postul de pilotaj și decolează depe un teren mult impropriu unei operațiuni de acest fel, deși insuși avionul Adj. Marinescu fusese lovit de un proectil în planul drept. După aterisare la terenul de bază, cu lacrămi de bucurie în ochi, o îmbrățișare caldă e singura recompensă ce i-o poate oferi camaradului salvator.

Din a doua misiune nu se întorc doi. Slt. Munteanu Lazăr și Adj. stg. av. Stoian I. Dumitru. Două ore mai târziu, avioanele plecate în căutare, aduc pe Slt. Munteanu pe care-l găsesc la circa 12 km. de avionul său și trista veste a morții Adj. stg. av. Stoian, al cărui avion a fost găsit ars. Suflet bun și curat, camarad loial și hotărît, luptător, am pierdut prin moartea tânărului asaltist, căzut pe altarul patriei.

Dimineața, Doamne, cine va mai da deșteptarea?!!... Noi camarade te vom ține mereu lângă noi, mereu printre noi va fi memoria ta.

...Spre seară, în ultima ieșire Adj. stg. av. Anghel Vasile aduce la bază pe Adj. stg. av. Logofătu Ioan, deasemeni doborît în misiune.

2 Noembrie, a fost o zi grea pentru cei dela asalt, dar totuș încununată de foarte mult succes.

M.



Iată o unitate românească despre care s'a scris prea puţin în revista „Aripi Româneşti" şi aproape nimic în presa românească de toate zilele.

Ziarele germane şi în special radio german au difuzat — cu deosebire în zilele de 22 şi 23 Oct. a. c., — o parte din activitatea strălucită a acestei unităţi noui, care se află pe front din luna August şi care a reuşit în aproape patru luni, să câştige nenumărate victorii, acoperindu-se de toată gloria!

In luna Octombrie am vizitat această unitate dincolo de Nipru pe terenul dela Kramatos-Kaja, în chiar ziua unei minunate acţiuni pe care bravii grupului de asalt o săvârşiseră în tabăra inamică! Am găsit acolo, într'o mică baracă intitulată „Castelul trăznit" — pe front sburătorii botează unităţile din care fac parte cu insigne şi denumirile cele mai abracadabrante — pe vechiul meu camarad cpt. Comandor av. Al. Vasiliu, înconjurat de personalul său navigant, tineri a căror vârstă era între 19 şi 25 de ani! Unii se întorceau din misiune; alţii primeau ordine şi alergau spre avioanele lor gata de decolare! Toţi voioşi, plini de elan şi dornici de a aduce grupului cărui aparţineau rezultate victorioase, misiuni precis îndeplinite, într'un cuvânt „gloria" către care aspiră orice sburător care este legat sufleteşte de meseria şi de unitatea sa!

Aceşti sburători, cari au învăţat specialitatea nouă a „asaltului aerian" acolo pe front — ca şi cei dela Stuka — au ajuns curând să fie admiraţia camarazilor germani şi — nu exagerez — spaima trupelor terestre bolşevice din sectorul în cari ei acti-


Cpt. av. Prislopeanu — căzut la datorie la 1 Noembrie a. c. — dând ordine de misiune pentru atac echipajilor din subordine.


Sburători din Grupul de Asalt.


In aşteptarea avioanelor care au plecat.



(11) 53-54 695

PUL DE ASALT


îmbrățișează pe Slt. a[illegible] Munteanu care a fo[illegible] salvat din liniile inamic[illegible] de către Adj. Major Rei[illegible]berger din aviația ger[illegible]mană.

veaza! Nenumărate sunt dovezile de admirație, de mulțumire și de felicitare pe cari comandanții români și germani le adresează grupului de asalt „Cpt. C-dor Vasiliu". Sunt dovezi exprimate de generalul feldmareșal Kleist, general maior Künze, generalii de escadră Gheorghiu Ermil și Ionescu Emanoil, generalul aviator Dessloch și alții, cari prin ordine de zi sau ordine de serviciu confirmă activitatea glorioasă a grupului de asalt, unitate — devenită azi — o mândrie aeriană românească!

In această unitate se găsesc și câțiva sburători germani. Camaraderia dintre ei și sburătorii români este cu adevărat frățească: *într'un sbor în patrulă mixtă (româno-germană) Sulbt. Munteanu este doborît de inamic în liniile vrăjmașe. Plutonierul german Reitberger, fără ezitare, aterizează lângă camaradul român și reușește să-l scoată de sub dărâmăturile avionului, să-l urce în avionul său monoloc, să decoleze sub ploaia de gloanțe inamice și să-l aducă la aerodrom!* Pentru acest gest de sublimă camaraderie de arme și pentru îndrăzneala unei atari acțiuni, sburătorul german a fost decorat — pe front — de către Ministrul aerului român, d. General av. Jienescu, cu Virtutea Aeronautică în grad de Cavaler.

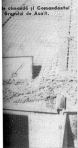
Sburătorii dela grupul de asalt românesc formează un mănunchiu de bravi! Tineri și voioși, ei știu să se bată pentrucă sunt mânați de o credință și însuflețiți de un excelent șef! Noi cei „din interior" vă admirăm, vă urmărim activitatea voastră glorioasă și vă urăm din suflet: „noroc la sbor!"

Al. Baldovin


Un grup de sburători din Grupul de Asalt. Toți tineri, voioși și tot atât de bravi!



„Fetișul" de luptă al Grupului de Asalt.


...le comandă și Comandantul Grupului de Asalt.


D. Ministru al Aerului decorează pe Adj. Major Reitberger din Grupul de Asalt, care aterizând la inamic, a salvat un camarad român, readucându-l la unitate.





Aripi român



Ministrul sburătorilor în inspecție la Grupul Stukas. (S. M. P.)





Un echipaj brav dela
S-lt. ~~Popescu~~ Deceb
S-lt. Paraschivescu
Constantin

Tunarii antiaerieni în
(S. M. P.)



Lt. av. Crăciun V. Sălăjan Ardelean, pilot la Ju. 88. Peste 100 misiuni la inamic. ←



...ști în luptă



Intoarcerea din misiune. (S. M. P.)



Adj. av. Dumitrescu Marin dela Vânătoare'



Cpt. av. Eusebie Popovici dela Ju. 88. Comandantul unei escadrile. 80 misiuni la inamic.

Un tun antiaerian în plină acțiune la apariția avioanelor dușm...

(S. M.

Primul





G-ral av. Negrescu, în poză tânăr sublocotenent

Toţi bunii Români trebuie să se unească şi să-şi strângă rândurile, după exemplul celor răi.

Pentru un tânăr de acum 28—30 de ani, ideia de a-şi face din aviaţie o carieră sau de a face sport, însemna o faptă cu totul îndrăsneaţă.

Ce mă va fi hotărît să fac pilotajul, nu ştiu! Ştiu exact numai că nici dorinţa de a face carieră din aviaţie nu am avut-o şi nici aceea de a face sport.

Cu câţiva ani mai înainte de a face primul sbor, ceteam cu multă plăcere, în ziarele bucureştene, sborurile de încercare pe care le făcea cu un avion de concepţie cu totul nouă prima glorie a aripelor româneşti, Aurel Vlaicu.

Acolo, pe dealul Cotrocenilor, în anul 1911, cel mai mare an pentru mine, l-am văzut pe Vlaicu pentru prima dată revizuindu-şi motorul şi luându-şi lin sborul către albastrul azuriu al cerului.

Probabil că acest sbor* la care asistasem, stârnise în mine atâta entuziasm, încât ideia de a sbura se aprinsese, devenind cu timpul o adevărată obsesie.

Nimic nu mă îndupleca să renunţ la această ideie, nici chiar sfârşitul atât de tragic al aceluia pe care-l admirasem cu doi ani mai înainte.

Inflăcărarea mea era alimentată şi de sborurile cu răsunet mondial pe care îmi amintesc că le făcea în acea vreme în Apus, Pégoud, Roland Garros, André Beaumont, etc.

Atât mă obişnuisem cu ideia de a sbura, încât şi astăzi pot spune că pilotez avionul încă din acele vremuri, ori unde şi la orice pas având în faţă imaginea elegantă a pasărei miraculoasă înfăptuită de om.

Dorinţa de a sbura nu am putut să mi-o înfăptuiesc decât în primăvara anului 1915.

Nimeni nu poate bănui măcar emoţia pe care am avut-o cetind anunţul din ziarul „Universul" că se pot face înscrieri la Şcoala de Aviaţie-Cotroceni, ataşată la Batalionul de specialităţi de sub Direcţia Geniului.

Cum, îndeplineam toate condiţiunile de admitere, iată-mă înscris la data de 1 Ianuarie 1915, în acea şcoală.

După trei luni de cursuri teoretice, cursuri cari atingeau mai mult tehnica pilotajului, decât descrierea amănunţită a motorului sau funcţionarea lui, am trecut la practică.

La data de 10 Aprilie 1915, ne găseam aliniaţi pentru sbor, pe acelaşi câmp pe care, cu 4 ani mai înainte, îl văzusem pe Aurel Vlaicu deslipindu-se de pe pământ încet, în aplauzele delirante ale tuturor celor de jos care-l priveau cu ochii înlăcrămaţi de emoţie.

Acest prim sbor l-am făcut în dublă comandă pe un avion Far-

* C-dor. Iliescu Nae — zis „Mitralieră" pentru extraordinarul său debit în vorbire — este un „as" din trecutul războiu mondial, decorat cu cele mai înalte ordine române şi străine de războiu. Sburător de zi şi noapte desăvîrşit, instructor incomparabil, C-dorul Iliescu-Mitralieră sboară şi azi ca „încercător" — după 30 de ani de sbor efectiv — pe toate tipurile de avioane în serviciu!

Dela stânga la dreapta: Slt. av. Andreescu Marcel (†), Slt. av. Nae Iliescu-Mitralieră, Slt. av. Ioa Dumitrescu, Slt. av. Norgea Francisc, Lt. Vasilescu Petre (†), Lt. av. Savu Ion (†), Lt. Dumitrescu T. Slt. Naidinescu, serg. Grigorescu P., maestrul Popov V., serg. av. Ionescu I., serg. av. Popescu K.



(15) 699

...neu sbor

C-dor av. ILIESCU NAE

man-bi-plan, un fel de magazie sburătoare, având ca instructor pe d. general Negrescu Gh., pe atunci locotenent aviator.

Sincer să spun, acest prim sbor a însemnat pentru mine o desiluzie. Imi închipuiam cu totul altfel sborul.

Probabil, această neplăcută impresie se datora în bună parte locului incomod pe care trebuia să-l ocupe în această „magazie sburătoare" atât instructorul cât și elevul.

Situat într'o carlingă complect deschisă, în botul avionului, având motorul în spate, în tot timpul sborului am avut impresia că voiu fi proectat în afară din cauza puternicului curent ce mă lovea drept în față. Coborît din avion, mă văd asaltat cu tot soiul de întrebări de către ceilalți camarazi dela „punct". Depe figura pe care o arătam, dădeam impresia că nu am înțeles mai nimic din sbor! Așa m'am prezentat și după celelalte două sboruri pe care le-am mai făcut cu acest avion, după care *am fost radiat ca nefiind „apt pentru sbor"*. Afară de mine, în această situație au mai fost și fratele meu, Iliescu Leu, apoi Tase Rotaru și Iliescu Chibrit.

Deși aceasta a fost pentru mine o încercare pe care numai cu greu am putut-o trece totuși gândul de a mă vedea sburând singur la bord nu m'a părăsit nici o clipă.

Perseverând în această scumpă dorință a mea, după 9 luni dela „radiere", mă văd trimis la „Liga Aeriană"-Băneasa, pentru a începe din nou pilotajul. Aci am început sborul direct pe avion cu simplă comandă. Cam paradoxal acest lucru: vădit ca „inapt de sbor" mă văd pe avionul „Pinguin" făcând cele mai bune probe ce mi-se cereau.

Ce era „Pinguinul"? Acesta era un avion cu aripile tăiate pentru a nu putea sbura. Cu avionul acesta elevul pilot trebuie să ruleze pe pământ trei linii drepte, pe direcția dorință a mea, după 9 luni dela și dibăcie. Modul cum m'am comportat cu „Pinguinul" a fost cât se poate de mulțumitor, atrăgându-mi felicitările instructorilor mei.

După „Pinguin" am fost trecut pe un avion „Blériot" cu motor de 30 HP., cu care trebuia să facem numai linii decolate. După un foarte scurt timp, executând 3—4 linii decolate în cele mai perfecte condițiuni, am fost propus de instructorii mei pentru un avion tot „Blériot" însă de 50 HP., cu care trebuia să fac un tur de pistă în jurul aerodromului, la o înălțime de cca 50 m.

După prealabile sfaturi în privința reperelor ce trebuia să le am în vederea turului de pistă ce-l aveam de executat, pun ușor motorul în plin și decolez pe o pantă dulce, păstrând în acelaș timp cu sfințenie direcția; fac unghiurile de 90° ordonate, mă apropiu de punctul de decolare și reducând la fel de ușor motorul și punând avionul pe panta de coborîre, aterisez la „punct" în cele mai bune condiții. Contactul cu pământul a fost luat ușor, iar avionul este pus pe trei puncte foarte aproape de „punct". Pentru sborul impecabil pe care-l executasem, Comandantul Școalei, căpitan aviator Fotescu C-tin, m'a felicitat, urându-mi ca și celelalte sboruri să le fac la fel.

Eram mândru de mine pentru arta pe care o învățasem, văzându-mi visul realizat, cu atât mai mult față de toți acei cari mă sfătuise să renunț la pilotaj și să mă ocup de altceva, pentru care poate ași fi avut mai mult talent.

Cum am spus, mândru pentru arta pilotajului, totuși nu m'am încrezut prea mult niciodată, în resursele mele și am căutat întotdeauna să fiu prudent. Prudent, da; frică nu; mi-am luat brevetul pe avionul „Blériot" de 50 HP., la data de 16. VII. 1916, după care, la câteva luni numai, am fost trimis pe front, unde mi-am îndeplinit îndatoririle ce le aveam către Țară.

După bucuria pe care am avut-o acum 28 ani, când mi-am văzut realizat visul de a pluti singur pe sub imensa cupolă cerească, cea mai mare bucurie a vieții mele a fost aceea de a participa la sărbătorirea cu care am fost cinstit de conducerea Arsenalului Aeronautic A. S. A. M., pe același câmp al Cotrocenilor, pe care am văzut prima dată un avion sburând și unde mai târziu am făcut botezul aerului.

Sburând fără întrerupere trei decenii, mă simt legat sufletește toată viața de această scumpă armă, care pe lângă necazuri mi-a putut da și bucurii. Nici astăzi când cele 8600 de ore de sbor și cei 1.600.000 km. străbătuți mi-ar recomanda pe bună dreptate odihnă, nu mă sfiesc să sbor chiar pe avionul de vânătoare I. A. R. 80.

Fiind pe rând elev, pilot de războiu, comandant, esseyeur sau participant la diferite meeting-uri naționale sau internaționale, o singură preocupare în meseria de „sburător" îmi rămâne mai vie în memorie: instructoria.



Lt. C-dor av. N. Iliescu-Mitralieră

Din această epocă păstrez o duioasă amintire: aflându-mă pe timpul unor manevre la Arad, am fost foarte surprins văzând un avion de turism, care dela 1000 m. înălțime calase elicea — eschibiție rar întâlnită — și venea la aterisaj în cele mai perfecte condițiuni. Alergând la locul unde aterisase, cu deosebită satisfacție, priveam cum descinde din avion unul dintre cei mai buni elevi ai mei în sbor cu elice calată. Comandorul Alecu D, comandantul de atunci al grupului meu.

Azi urmăresc zilnic cu mândrie și admirație faptele glorioase ale piloților noștri, dintre cari mulți au fost elevii mei.

Veteran al războiului trecut, le doresc ca cerul, acest „ocean al nostru", să-i ocrotească și să le dea isbânda bine meritată!

Iubesc pe țărani: ei nu sunt atât de savanți pentru a judeca greșit!
MONTESQUIEU

Noutăți aeriene

● Războiul aerian modern a intrat într'o nouă fază atât în ceeace privește atacul cât și apărarea.

Astfel formațiile aeriene — care au avut de suferit atâtea pierderi — în atacul lor asupra teritoriului german, au adoptat un dispozitiv *eșalonat*, un adevărat *sistem fortificat sburător*, compus din:

1. grupul director, alcătuit în majoritate din avioane Boeing 40, fără bombe de bord însă puternic armat cu mitraliere grele și tunuri putând să tragă sub toate unghiurile;

2. înapoia și în dreapta acestui grup — dar la o înălțime mai mare — sboară avioane quadrimotoare ale căror arme defensive sunt dispuse astfel pentru a se permite o bună tragere în special spre dreapta și înspre în sus;

3. pe stânga grupului director — însă la înălțime mai mică — un alt grup de formația și dispunerea armamentului arătat la punctul 2, asigură apărarea pe stânga;

4. urmează apoi massa bombardierelor propriu zise cari sboară în urma celor trei grupuri și mai jos decât toate;

5. în stânga și dreapta acestei masse sboară alte avioane mai ușoare care nu poartă bombe dar sunt foarte puternic înarmate, mai puțin maniabile și rapide ca cele de vânătoare dar cu o mare rază de acțiune.

● Se înțelege că în asemenea condițiuni nu este atât de ușor atacul unor atari formațiuni atât de puternic înarmate.

Geniul militar german a adoptat însă o nouă tactică — ținută evident în secret — și care utilizează un număr impresionant de avioane de vânătoare de un tip special.

In afară de aceasta, el a creiat un armament nou, despre care însă nu se poate spune deocamdată mai mult decât că *o singură lovitură la țintă, este suficient pentru a provoca explozia avionului quadrimotor american, cu tot blindajul considerabil care-l apără.*

Această „armă nouă" este doar un început dintr'o serie de altele cari nu vor întârzia să apară.

● Se pare că expresiunea: „bună dimineața la Moș Ajun" reprezintă cultul și adorațiunea pe care strămoșii noștri Romanii, le aveau pentru zeul Ianus, căruia îi mai spuneau și moș Janus (moșul zeilor). Deci „Moș Ajun" ar fi o contragere și transmutare de litere din moș Ianus (ad Ianum, a janum, a junum iar apoi ajun).

Jannus a fost fiul lui Apollo și al nimfei Creusa fiind zeul cel mai iubit. Avea două capete: cu unul privea răsăritul soarelui, cu celălalt apusul.

Răsfoind TRECUTUL

● Se știe că marele compozitor și pianist Liszt a fost și prin țara noastră, fiind invitatul beizadelei Nicolae Sturza. Iată cum descrie Vasile Alecsandri întâlnirea dintre Liszt și renumitul lăutar Barbu:

— „Ascultă, Barbule, îi zise Neculai Sturza, cântă-ne: ‚Tu îmi ziceai'... Acesta era un cântec lin melancolic și cam sălbatec, necontenit în ton minor și pe care lăutarii lui Barbu îl cântau cu un accent particular și propriu modului lor de executare. Cei doi lăutari, însărcinați cu acompaniamentul, cântau singuri, bătând coardele cobzelor cu o peniță...

Apoi, după cântec, sub avântul unui entuziasm cu totul artistic, Barbu se cufundă într'un cântec țigănesc într'adevăr minunat. Liszt asculta, rezemat pe un scaun de stejar, mânca din ochi pe lăutar și uneori, nervii lui simțeau sguduiri care se oglindeau pe fața sa cea iscusită. Când ultimul acord se auzi, Liszt zise: „Ah! cât e de frumos". Ciocni paharul cu Barbu și-i spuse: „Barbule, m'ai făcut să cunosc muzica ta; am să te fac să cunoști și tu pe a mea. Liszt se așeză la clavir în mijlocul unei tăceri, ce se făcu deodată. Lăutarul, cu scripca în mână, asculta cu luare aminte fără a pierde din vedere pe tainicul muzicant. Liszt începu cu un preludiu, apoi sub imboldirea inspirației sale extraordinare și a încordării nervilor săi, improvizà un marș unguresc, al cărui cântec lung și melodios, domină mereu în mijlocul arpegiilor, trilurilor și greutăților înspăimântătoare cu care împodobea cântecul său. Apoi, însuflețindu-se îmbătat de melodie, cu fața sa galbenă, caracteristică și cu capul dat înapoi, cu ochii pe jumătate închiși, mergea dela un capăt al clavirului la celălalt, făcea să curgă din degetele sale o ploaie de mărgăritare, care veneau cu încetul să se contopească cu întâiul motiv, degetele sale cu o repeziciune de necrezut, alergau pe clavir, făcând să se audă notele metalice, spre a reveni mereu spre acel cântec dela început, mare, magistral și trist, ca un cântec de orgă. Era în adevăr prea frumos. Niciodată Liszt nu se urcase la o așa înălțime; boierii ascultau fără a pricepe ceva; Barbu însă pricepea; mânca din ochi pe Liszt, nu pierdu nici o notă și fizionomia sa era straniu mișcată în tot timpul acestei strălucite improvizări.

După ce se sculă în mijlocul aplauzelor frenetice ale adunării, Liszt întrebă pe Barbu ce zice de această melodie? „E așa de frumoasă, maestre răspunse bătrânul lăutar, că dacă-mi dai voie, am să încerc să ți-o cânt și eu". Liszt zâmbi cu un aer de neîncredere, făcând semn cu capul că primește.

Barbu se întoarse către taraful său, și după ce puse scripca la gât, începu a cânta marșul unguresc!

Nimic nu fu uitat, nici trilurile, nici arpegiile, nici variațiunile cu notele repezite, nici acele adorabile treceri din semiton în semiton, care-i sunt atât de obicinuite, pentru a reveni la întâiul său motiv.

Barbul lăutarul cântă cu amănunțime pe scripca sa, toată improvizațiunea maestrului, ce asculta înspăimântat opera ce cu un moment mai înainte o cântase pe clavir pentru întâia oară și pe care poate o uitase. Taraful său îl urma cu preciziune, observând nuanțele și uitându-se drept la Barbu, care mergea cu cântecul înainte, străpungând inima lui Liszt."

Când se sfârși cântecul, Liszt se sculă deodată și mergând drept la bătrânul lăutar, îl sărută călduros, apoi luând, — după vechiul obiceiu — paharul cu șampanie, îl întinse zicându-i: „Bea, Barbule lăutar, stăpânul meu, bea căci Dumnezeu te-a făcut artist și tu ești mai mare decât mine".

● Un alt mare lăutar român a fost și Cristache Ciolac. Și despre el se povestește următoarea întâmplare, din care se constată formidabila sa memorie muzicală:

„La Paris, cu ocazia Expoziției din 1889, șefii de orchestră trebuiau să execute un marș de deschidere. Ciolac, deși nu bughinea o notă muzicală, învățase melodia, ascultând la repetiție cum o cântau ceilalți. Intr'o sală cu mii de spectatori, concertul începu, urmărit de melomani cu interes. Un scurt circuit stinse electricitatea pe la mijlocul piesei ce se executa și orchestra încetă.

Auditorii și muzicanții uluiți, auziră atunci răsunând înainte în beznă o singură vioară — a lui Cristache Ciolac, care își urmă partitura până la sfârșit, recompensat cu urale și aplauze furtunoase. A doua zi, Cristache Ciolac fu invitat cu taraful său în grădina reședinței palatului Elisée, la serbarea oferită de Președintele Republicei Franceze. Președintele Loubet, personal, îi oferi 2.000 de franci francezi. „O nu! Excelență, nu pot primi acești bani", îi spuse lăutarul nostru, „marea cinste de a fi cântat în fața Președintelui Republicei Franceze nu se plătește!" A doua zi, Cristache Ciolac fu numit „Ofițer de Academie" și mai târziu obținu „Legiunea de Onoare".



Sublocotenentul aviator LIVIU MUREȘAN

E ardelean, născut pe plaiurile Turdei...

Din seninul privirei lui, am ghicit că acest copil a furat din umbra unei troițe, simbolul vitejiei.

Și a crescut cu acest simbol, o cunună a sufletului său nobil, așa cum pășesc pe drumul drept, vlăstarele Românilor de dincolo de munți, acei născuți dintr'o nădejde de desrobire, copii ce au văzut doar lacrimi în zilele în care-și sburdau primii ani...

L-am cunoscut pentru prima oară în școala militară de ofițeri de aviație. Un băiat frumos, blând, din figura căruia radia numai sinceritate.

Am trăit alături de el, clipe frumoase, alteori, nu triste ci mai degrabă incomode și am început să iubesc veselia și seninătatea acestui fecior ardelean.

Ceeace m'a atras mai mult decât la alții la Puiu Mureșan, a fost spiritul său de o loaialitate fără margini.

Acolo l-am văzut și ne-am împrietenit, în școala unde ne-am strunit aripile ca să le părăsească curând — nici nu visam noi atunci cât de curând.

Dar pe Puiu Mureșanu l-am cunoscut cu adevărat în Grupul 7 Vânătoare.

Venisem 7 dintre ai noștri....

Eram „puii" care vroiam să furăm din darul altora, mai bătrâni ca noi. Veneam să furăm harul de jertfă a lui Popișteanu, neastâmpărul lui Vasiliu, voia bună și temeritatea fără margini a lui Gheorghian, bunătatea sfătoasă a lui Manoliu, franchețea lui Polizu...

Visam să fim ca ei...

Și odată, tot am plecat pe urmele acestor viteji, cu ruga în suflet să ne apropiem de faptele sublime ale acestor eroi.

Am trăit cu Puiu Mureșan în acest grup al celor bravi, clipe de o sublimă înfrățire ca moartea începută deasupra undelor Volgei și a fumului ce mistuia cetatea nelegiuirilor, — Stalingradul — până'n sclipirea Mării de Azov.

Iubea cu adevărat sborul acest „bolid de vânătoare" și era mândru oridecâte ori putea să se măsoare cu dușmanul în aer.

Și s'a bătut cu un avânt neasemuit, cu grijă pentru coechipier și cu ură pentru adversar.

Din focul lui, a rupt din tinerețea unui suflet nobil, a desprins de pe cerul împurpurat de moarte, mai bine de nouă stele roșii, prevestitoare de pârjol.

Și oare... aceste stele mârșave au trebuit să ne lipsească pe noi de un luceafăr mândru ca Puiu?...

Era în Octombrie, o zi ca multe altele, în care zorile îți aduceau doar grije, lupte și pericol.

Plecam cu gândul pentru camarazi și pentru cei dragi și din imboldul lor și al nostru adunam puteri să ducem moartea dincolo, în tabăra roșie.

Și așa a plecat și Puiu în acea zi, cu surâsul veșnic pe buze, cu un ultim „banc" svârlit spre acei ce nu mai aveau să-l vadă venind și cu gândul aruncat pentru o clipă spre o mândră ce-i ducea grija și dorul, din departele munților,

La ordin, se desprind trei avioane pentru a însoți pe camarazii dela Ju 88, la Melitopol.

Erau doi și el al treilea.

Işi duc cu grije bombardierele la obiectiv, le păzesc să-și arunce pârjolul peste hoarda roșie și le readuc de unde le luaseră, cu mulțumirea că ajutaseră camarazi de ai lor, dar cu o strângere de inimă că nu au dat de urmă de vânat.

Dar poate că or fi mai la ei, s'au gândit și au pornit să-i caute. Cam mult umblet, dar nu în zadar. Ii găsesc și îi încaeră sdravăn, așa cum stau „băieții lui Popicu". Dar Rușii erau mult mai numeroși ca altădată și le convenea situația de a fi la ei acasă.

S'au luptat ca leii ai noștri, au tras, au doborît, dar nu era chip să-i răsbească cu ușurință. Și'n toiul luptei, o ploaie usturătoare trebuia să-i atingă pe cei trei.

De-ar fi murit cu! toții, ar fi avut un zâmbet că au căzut voinicește... Dar n'a murit niciunul. Luați din greu s'au prăvălit înspre pământ...

Și cei dela teren își așteptau băeții să se'ntoarcă voioși, ca'n toate zilele când ne băteam cu mulți dușmani...

Ceva ne spunea parcă o veste proastă. Nici un semn de viață după trei ore.

Două telefoane ne aduc un pic de liniște pentru un moment. Dar așteptam și al treilea telefon. Doar Puiu știa perfect germana și se descurca ușor, afară de cazul că nu i s'a întâmplat vreo nenorocire...

Dar... se 'ntâmplase. Nicoară îl văzuse atacat, îl degajase și-l pierduse... Șerbănescu nu-l mai putea vedea, căci și el fusese lovit.

L'am așteptat, dar Puiu nu mai venea...

O lacrimă curgând, mi l-a adus din nou lângă mine să-i spun de Ciocănel, de Vinca și de Sim, să-i smuig cu atâta ușurință explozia de râs sincer și tineresc.

Dar bine, Puiu n'a murit, nu poate Cerul să ne răpească un suflet așa de nobil, nu poate piere un viteaz așa de ușor. De ar fi să piară el, piereau de zece ori dușmanii noștri...

Acasă îl așteaptă o mamă cu urma anilor de suferință ce-i duce greu, ca pe-o povară...

Și-o mândră, draga lui, cu ochii spre icoană, se roagă seară de seară celui Atotputernic...

„Adu-mi-l, Doamne, pe Puiu din nou acasă, oricum ar fi să fie el, dar el să fie!"

UN CAMARAD



Adjutantul aviator CONSTANTIN P. POPESCU

A dispărut în eroica sforțare dela Stalingrad, în ziua de 18 Octombrie 1942, deasupra localității Serafinovici.

Fiu al unui vrednic sătean din com. Ciurari, jud. Teleorman, înalt, cu ochi mari albaștri, cu privire blândă, strâns legat de glia strămoșească, neîntrecut în dragostea de patrie, condus de avântul tineresc pe care îl poseda, după ce a urmat șase clase la liceul „Anastasescu" din Roșiorii de Vede, s'a înscris la Școala Militară de aviație dela Buzău unde a obținut brevetul de pilot de vânătoare. A făcut parte din Flotila II Vânătoare, unde a primit gradul de Adj. Stag.

S'a distins în luptele dela Odesa, unde după victoriile obținute a fost decorat cu:

„CRUCEA DE AUR și CAVALER al VIRTUȚII AERONAUTICE",

„CRUCEA DE FER" GERMANA,

„VIRTUTEA MILITARA" și alte decorații.

Venind în țară a urmat cursurile Școalei de Bombardament în picaj (BOPI), cu care misiune a plecat pe frontul Stalingrad în toamna anului 1942.

De atunci, dela 18 Octombrie anul trecut, camarazii nu mai știu nimic de el. Toți îl așteaptă însă. Pentrucă toți știu că el va veni odată cu victoria!

MIRCEA V. POPOV

DESPRE ACCIDENTE



Desen executat de autorul articolului, Cpt. av. C. STOENESCU.

Am observat că uneori soarta împletește astfel lucrurile încât într'o situație tragică se întâmplă și lucruri hazlii. Nu mai departe decât la plâns:

Dacă, spectator indiferent și rece, iei parte la durerea cuiva și-l privești cum plânge, pe drept cuvânt poți să te întrebi dece un sentiment atât de adânc, intim și sguduitor ca acel care provoacă plânsul să se exteriorizeze într'un mod atât de nepotrivit: se înroșesc ochii, se strâmbă fața și nasul curge până nu mai poate, se înroșește de atâta șters încât insul poate să pară chiar caraghios!

Par'că ar fi vorba de un regisor poznaș care își pigmentează acțiunea tristă cu amănunte vesele ca să ne facă astfel să strecurăm mai ușor durerea în sufletele noastre.

Omul este făcut să uite repede ceiace-l supără și să rețină numai amănuntele plăcute. Numai așa se explică voioșia și plăcerea cu care ne facem meseria de aviatori.

Așa mie, dintr'un accident care s'a întâmplat de mult la Mamaia, la o Școală de Tir și Bombardament, mi-a rămas numai următorul amănunt hazliu:

Pentru înțelegerea întâmplării trebue să spun că la această școală, chiar în timpul programului, toți umblăm aproape goi: pantaloni scurți și flanel.

La accident am alergat mai mulți. Acolo am găsit, din echipajul căzut, câțiva răniți mai grav. Când eram aplecat peste pilot și căutam să-l pun într'o poziție mai bună, am simțit o strașnică înțepătură la picior... sus de tot. Pe drept cuvânt, am sărit ars și am strigat:

— „Ce-ți veni, domnule doctor?"

Ce se întâmplase? Doctorul unității, băiat tânăr, vedea pentru prima oară un accident ca ăsta și, emoționat, alerga din om în om și făcea injecții la cine putea, în grămadă, și astfel m'a ajuns rândul și pe mine care, Slavă Domnului, nu aveam nimic.

Alta:

Se întâmplase un accident lângă marginea aerodromului. In arătura proaspăt făcută, un avion, pilotat de un adjutant, căzuse. Accidentul nu era departe, așa că mai tot personalul lăsase totul baltă și alergase „la fața locului"; faptă, bineînțeles, oprită de regulament.

O parte din personal, fie din cauza regulamentului, fie din a noroiului, ne-am oprit la marginea aerodromului, acolo unde plugul trăsese dungi negre, din care mustea apa și eșiau aburi.

Noi, după ceiace vedeam că se petrece la avionul accidentat, făceam fel de fel de presupuneri. După cum căzuse avionul, era peste putință ca pilotul să fi scăpat cu viață. Insă noi știam că tocmai atunci când crezi că totul s'a sfârșit, pilotul, „scăpat ca prin minune", apare cu țigara în gură, făcând haz de spaima celorlalți.

Indoiala ne chinuia pe toți, mai ales că lucruri suspecte se petreceau la avion: camioneta sanitară, ajunsă acolo pe drumuri ocolite, nu a întârziat mult timp la avion și a plecat; iar ceilalți, de lângă avion, nu-l părăseau; părea că nu se grăbesc să anunțe și altora ceva neplăcut.

In aceste momente, grele și chinuitoare, dinspre avionul accidentat se îndreaptă spre noi, spre grupul care rămăseserăm la marginea arăturii, Sublocotenentul M..., băiat bun, însă care, atunci când era emoționat, se cam încurca în limbă: nu putea să spună prima literă. Dacă reușea însă — și asta după un efort făcut și cu capul, pe care-l împingea înainte — termina toată fraza fără nici un alt inconvenient, decât că o spunea „cu gazele în plin".

Când a ajuns în bătaia glasului, toți l-am întrebat:

— „Ei, a murit?"

— El, imperturbabil, a mai făcut câțiva pași — probabil ca să aibă timp să-și „cupleze ambreiajul limbei" — și, ducând mâna la cascheta, a început:

— „A. m... a. m... a. m... a. a. m...

Noi toţi, mâhniţi:

— „A murit ?"

— „Hai, mă, ce dracu !"

— „Lăsaţi-l, că e mai rău"!

El, dând semne de nelinişte:

— „A... a... a..m... am onoare să vă salut"

Noi, puţin necăjiţi, dar cu speranţe:

— „Asta e acum !"

— „Hai noroc !"

— „Să fii sănătos !"

— „Lasă asta, a murit ?"

El, tot neliniştit:

— „N... nn... nu... na..."

Noi, mai veseli şi „foarte deştepţi":

— „N'a murit ! Nu e aşa ?"

— „Bravo, mă !"

— „Ei, vezi, dacă nu te grăbeşti cum poţi să spui !"

El:

— „N... nn... na... n'am fost acolo, era noroi".

Noi, foarte necăjiţi:

— „Bine, mă, te credeam mai deştept !"

— „Ce dracu, dece nu te cauţi !"

El, protestând energic:

— „Tţ... pp... vv... aa.."

Dintre noi:

— „Hai, lasă vorba. Nu ţi se pare că vorbeşti prea mult ?"

— „Ţi s'a dat nas! Asta-i !"

(Uite aşa! Ne-am răsbunat pe el!)

Eram prin anul 1934—35, la Flotila de Luptă. Se întâmplase un grav accident: două avioane se ciocniseră în aer. Comandantul Flotilei care nu-şi pierduse calmul şi care voia ca din orice împrejurare să tragă un învăţământ, ştiind ce greu se restabileşte adevărul mai târziu, a început cercetări imediat: „Cine a văzut accidentul dela început?"

Bineînţeles, s'au găsit numai de cât inşi care pretindeau că au văzut accidentul chiar dela început, dar după o mică anchetă se stabilea că au văzut avioanele fie când cădeau, fie când au izbit pământul; dar nici unul „dela începutul începutului".

Comandantul Flotilei, contrariat şi foarte necăjit, ne-a reproşat cu amărăciune:

— „Cum, domnilor, este admis ca din o sută, câţi sunteţi pe aerodrom, unul să nu fi văzut accidentul, dela început ?"

Aşa era. Părea aproape imposibil, dar aşa era. Totuş, se auzise că cineva îl văzuse: unul singur, dar îl văzuse. Era maestrul tapiţer B....

— „Unde este? Să vină maestrul! Hei... maestrul B... să vină la domnul Comandor !"

In acest timp, lângă Comandantul Flotilei se adunase aproape tot personalul. Nici unul nu vorbea cu glas tare; Comandantul era foarte necăjit. Din când în când, câte unul îndrăznea să rupă tăcerea, adresându-se celui de lângă el:

— „Tţ!... ţţ.. !... Ai văzut, domnule, ce nenorocire ?"

Atunci toţi care auzeau vorbă întorceau capul către el, crezând că află ceva nou. Dar când auzeau ce a spus, oftând, aplecau şi ei capul.

Deodată a început să se audă sgomote. Venea maestrul! Singurul care „văzuse". („ăl mai tare om din lume"). Venea la timp. Toţi voiam să sfârşim cu starea aceasta, voiam să discutăm, să ne agităm, să terminăm cu oftatul şi cu gândurile negre.

Maestrul a fost adus aproape pe sus, prin îndemnuri spuse pe înfundate, însă concludente prin conţinutul lor:

— „Hai, mă, ce te mişti aşa de încet ?"

— „Te aşteaptă o lume !"

— „Unde moaş'ta umbli ?"

In sfârşit, la marginea cercului, unde eram strânşi, unul i-a făcut vânt şi l-a împins spre mijloc, însoţind gestul cu o prezentare:

— „Asta e maestrul care a văzut accidentul dela început".

El, foarte emoţionat, a salutat milităreşte şi a aşteptat întrebări.

De ce Comandantul nu-l întreabă? De ce ceilalţi întorc capul şi, cu mare greutate, abea îşi stăpânesc râsul? De ce?

Maestrul suferea de strabism; privea cruciş de ambii ochi.

Comandantul, fără să ezite, a căutat să stăvilească declanşarea râsului şi, repede, l-a concediat politicos, cu formula cunoscută nouă:

— „Mulţumesc, dragă, mă dispensez de serviciile dumitale".

Cpt. av. C. STOENESCU

CÎTEVA SECUNDE

Deunăzi, un comunicat glăsuia:

„Un avion sovietic de tipul „D. B. 3", apărând deasupra orașului Constanța a încercat să mitralieze populația.

„Reacțiunea imediată a artileriei a. c. a. româno-germană a doborît avionul inamic la primele salve, înainte ca acesta să fi putut desăvîrși atacul.

„Avionul a căzut în mare la un km. Sud de farul Constanța.

„Victime omenești nu au fost".

Rigiditatea convențională și obișnuită a unui comunicat nu poate spune mai mult, dar în aceste câteva rânduri sunt cuprinse eforturi, strădanii și satisfacții ca ale acelor bravi tunari dela o secție antiaeriană de pe malul portului Constanța cari au gustat din plin sentimentul victoriei, dar mai ales pe acel al datoriei împlinite. La câteva zeci de metri pe deasupra capului lor, namila cu aripi țepene de oțel, a făcut explozie. Apoi s'a prăbușit în mare la un km. Sud de farul Constanța.

Au fost necesare câteva secunde, poate două, poate numai una singură, atât cât este necesar ca trei țevi automate să slobozească 45 de proectile.

. . . .



Foc intens.

Avion necunoscut vine din larg!

După amiază liniștită de toamnă. Nimic deosebit, afară de personalul antiaerian al posturilor româno-germane cari asigură apărarea împotriva aviației inamice.

Posturile de pândă anunțaseră un avion necunoscut.

Tunarii secției antiaeriene a sublt. Horia Marian se găseau la datorie. Cu două zile mai înainte luaseră parte activă la doborirea a patru dintre șase avioane inamice care încercaseră să atace Constanța.

De câte ori însă, până atunci, nu-și încleștase mâinile pe tunuri, fără ca să tragă un foc măcar! Inamicul îi ocolise însă...

Vedeți, tunarii antiaerieni sunt întotdeauna la datorie,

dar nu au prilejul de fiecare dată când sunt alarmaţi să intervină, fiindcă inamicul — de obiceiu — nu se abate prin zone unde ştie că va avea deaface cu tunuri şi proectile ce sparg cerul şi le găuresc aparatele.

Cu două zile mai înainte, patru din şase avioane fuseseră doborîte. Exista deci o stare de spirit aparte.

— „Nu v'o îndemna Satana, fiindcă Dumnezeu n'aveţi, antichriştilor, să-mi mai cădeţi odată în mână!" atâta a apucat să spună soldatul Lupu Ştefan, trăgător la tunul Nr. 1 şi, cum sta cu ochii prinşi în aparatul de ochire, pe marginea unui nour a alunecat în jos un avion...

Avion inamic desigur!

In picaj, avionul sovietic împroşca gloanţe de mitralieră asupra oraşului.

O comandă scurtă, a sublocotenentului Marian şi tunarul Lupu Ştefan n'a aşteptat, a îndreptat ţeava spre avionul care mitralia dela mică înălţime şi a dat frâu liber primelor proectile.

Un avion sovietic cade...

Şi deodată s'au întrecut în tragere spre aceiaşi ţintă caporalul Gheorghe Tudor, dela tunul Nr. 2 şi sergentul Dumitru Marin, dela tunul Nr. 1

N'au fost decât 45 de pârâituri, 45 de proectile cari se spărgeau văzând cu ochii în trupul de oţel al pasărei sburătoare.

O explozie mai puternică, aceia a unui rezervor de benzină de sub aripa stângă şi flacări imense au început să cuprindă avionul. Fusese lovit.

Toate se petrecuse la câteva zeci de metri deasupra capetelor tunarilor sublocotenentului Marian.

Avionul cădea, ar fi fost de prisos orice alt proectil. In schimb aparatul bolşevic a mai făcut cunoştinţă, în cădere cu proectilele altor posturi antiaeriene române şi germane pe deasupra cărora a evoluat pe cărarea ultimului drum spre fund de mare. Soarta i-a fost complet pecetluită.

O scurtă recunoaştere a cerului, o tăcere profundă de câteva clipe. De nicăieri niciun sgomot de avion. Alt pericol nu mai există.

Delirul unei izbânzi şi-a făcut loc printre tunari. Câteva chiote de bucurie cum numai Românii ştiu să le tragă, îmbrăţişeri şi, din port mai multe remorchere şi şalupe au pornit spre locul unde se pierduse, în mare, avionul inamic care a plătit atât de scump încercarea lui de a asasina populaţia civilă a unui oraş.

Soldatul Lupu din Moldova lui Ştefan

După această victorie, caporalul Gh. Tudor, dela tunul Nr. 2 s'a şi văzut cu decoraţia pe piept şi a obţinut o permisie de câteva zile. S'a dus omul în satul lui, la Dobra în Dâmboviţa, să povestească alor lui isprava la care colaborase.

Telefonistul secţiei, caporalul Gh. Tudor, raportând mesagiul doborîrei avionului inamic, la sfârşit nu s'a putut stăpâni să nu-şi verse focul să spună el din toată inima:

— L'am făcut praf şi p'ăsta, Domnule Colonel".

Vrea să adaoge ceva şi soldatul Lupu Ştefan, că doar el a deschis primul focul.

— „Taci balaoacheşule", i-a tăiat-o scurt, în glumă, un camarad.

— „Ziceţi voi ce vreţi. Eu sunt antibolşevic, îs din Moldova lui Ştefan, dela Roman".

Şi iată cum, Lupu Ştefan, ţăran de pe meleagurile judeţului Roman, a doborît un avion sovietic, fără prohodire de îngropăciune.

ION LUMEZIANU
Reporter de război S. M. P.

PRIMA DINTRE VIRTUŢI ESTE DEVOTAMENTUL CĂTRE PATRIE.

NAPOLEON





In aşteptare...



Observatorii...

POMPA DE AER

de CONST. ARGEŞANU



Unele avioane de tip vechiu — cum erau Brandenburgurile, de pildă — aveau, pe lângă pompa de presiune a motorului, încă o pompă de mână suplimentară, cu ajutorul căreia se făcea presiunea necesară a benzinei din rezervoare, înainte de plecare, rămânând apoi ca să lucreze mai departe pompa acţionată de motor.

Când se reducea motorul, însă, presiunea scădea odată cu micşorarea activităţii pompei şi atunci — în aer fiind — era necesară presiunea cu pompa de mână.

Munca aceasta desnădăjduia pe piloţi, silindu-i să pompeze până ce li se tăia răsuflarea.

Observatorii ştiau şi ei „lecţia asta", pentru că, la urmă, pompatul fusese lăsat pe seama lor, având şi ei o a doua pompă de mână, montată în carlingă la postul de observaţie.

Dar asta numai la Brandenburgi...

Munca nu era de loc o plăcere pentru observator, după cum vă închipuiţi, cred, iar piloţii înainte de a se urca în avion cercetau să vadă dacă observatorul avea muşchi buni.

De aceia, când pleca vre-un Brandenburg în misiune, auzeai:

— Iţi merge Brandenburgul, mă?

— Merge, că am observator cu muschi ca ai lui Mitică Dona.

Muşchii observatorului erau garanţia Brandenburgului...

Alte ori, când rămânea unul în pană:

— Bine, mă, şefule... o muclişi!

— Presiunea, monşer... Aşa e când pleci la bord cu „pisică cu brevet".

„Pisica cu brevet" era bietul observator, nu prea solid ticluit de natură.

In toamna anului acela, plecase la Braşov o escadrilă să facă tragerile cu Şcoala de Aplicaţie a Artileriei dela Râşnov şi cu această ocazie fusese trimisă şi Şcoala de observatori Aerieni ca să mai facă practică şi cu „tirul real", executat până atunci numai teoretic, pe panouri şi cu lămpi electrice de buzunar.

In aer — se ştie — observatorul este şeful echipajului şi, odată decolat, pilotul intră sub ordinele observatorului care are răspunderea misiunei. (Pe cea a aviaţiei o au tot... piloţii).

Această „comandă aeriană" da prilejul observatorilor să se răsbune de mizeria de a fi trataţi drept „bagaj de bord" de către piloţi — şi de multe ori profitau de situaţie ca să poarte pe bietul pilot, până când îl ameţeau.

Spaima piloţilor era Aurică S. — observator vechiu — cu care piloţii nu se prea puteau juca.

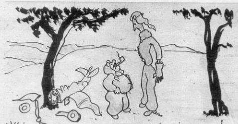
— Trăinică, azi faci cu mine „una volta" îi ţipă într'o zi lui Traian B.

Era vorba de o misiune de recunoaştere spre Sibiu...

Traian B. — sau Papa — cum i se spunea în „limbaj de aerodrom", îşi pregăti avionul, de astădată un Bréguet XIV şi dădu drumul motorului ca să-l încerce.

Pilot vechiu şi de mare raid, de un temperament calm ne mai pomenit şi tacticos ca un sultan, lui Traian B.



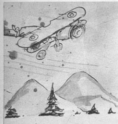


nu-i prea plăcea răsuceala asta în aer după capriciile unui observator.

Dar nici să-l refuze nu putea, că îi era prieten şi de aceia îşi mută pipa în colţul celălalt al gurii şi pufnind un fum, pe tăcute, îi făcu semn cu colţul lulelii ca să se urce în carlingă.

— Traiane, să ştii că facem un raid... serios.

— Serios, monşer, ce... eu fac raiduri neserioase?



Traian B., calm, îi arătă terenul accidentat de dedesubt descriind în aer cu mâna o serie de dealuri și văi, apoi răsucind palma cu pocul în sus, imită mișcarea pe care o face avionul când se dă peste cap la capotaje.

Gestul dela urmă tăie pofta și speranța de aterisare și observatorul continuă disperat cu pompatul.

Motorul se menținea la o turație aproximativă de planare și Aurică văzând că nu este chip de ajuns la Sibiu, făcu semn de întoarcere.

Avionul descrise un viraj larg și puse capul pe Brașov.

— De ce era să ne curățăm, întrebă Traian B. ingenuu ?

— Cum, dece...

— Ați pățit ceva, măi Traiene se interesă comandantul escadrilei.

— Eu știu! Aurică mi-a făcut semn să întorc...

— De ce-ai întors Aurică?

— Presiunea, monșer... Am pompat un ceas întreg.

— Unde ai pompat, dragă, întrebă Traian cu nevinovăție.

— La pompa de aer... că presiunea...

Aurică se opri, făcu ochii mari și se uită la Bréguet, pricepând soco-

Traian își potrivi tacticos luleaua contra vântului și în gând își potrivi un plan de răsbunare.

Cum la Bréguet-ul lui se găsea o pompă montată în carlinga observatorului, rămasă dela un rezervor suplimentar de pe vremuri, dar acum fără nici o legătură nicăeri, planul răsbunării era și el montat gata.

Se dădu semnalul de plecare și Bréguet-ul porni...

Nu apucă, însă, ca să treacă de Făgăraș că motorul începu „ca prin farmec" să-și scadă turația.

Papa făcu o mutră strâmbă și se întoarse spre observator.

Aurică îi făcu semn să n'aibă grije că „știe lecția" și lăsând blocul și harta, puse mâna pe pompă: douăzeci. cincizeci, o sută de pompe și motorul își reveni, dar nu trecură cinci minute că iar își încetini bâzâiala.

Observatorul începu mai cu nădejde.

Deși la 2000 de metri, combinezonul îmblănit și soarele de vară — plus pompatul — făceau să te simți ca într'un cuptor.

Lac de sudoare, Aurică făcu semn de aterisare.



Când Traian își aruncă ochii în oglindă, văzu pe observator desbrăcat de tunică, cărând la pompe de se sguduia carlinga.

Aerodromul apărea departe ca un liman fermecat și avionul luă panta de aterisaj din spre Ghimbav, așternându-se lin în fața hangarului de pânză.

Motorul se oprise de mult, când observatorul, extenuat, se lăsă peste bord ca o cârpă moale.

— Ce-ați pățit, mă? — întrebă șeful de pistă.

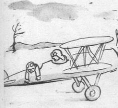
— Dacă nu eram eu... ne curățam — făcu Aurică.

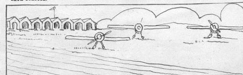
teala, abia acum, că ăsta nu era Brandenburg și că pompase de geaba, ca un disperat, un ceas întreg.

— Bine mă Traiene, mă faci să pompez... un ceas... ca un caraghios... răsuflă el, în fine.

Dar Papa, calm și cu luleaua stinsă în colțul gurii, dădu din umeri și-i aruncă pervers printre dinți:

— Da ce, ți-am spus eu să pompezi? Credeam că vrei tu... să faci așa... gimnastică. Observatorul face ce vrea la bord, la urma urmei, că d'aia e șef!...









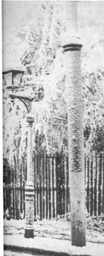


1. Peisaj carpatin
2. Iezer în Carpații de vest
3. Turmă de oi în Crinții-Săliștei
4. Peisaj de plai. În fund, muntele Pietrosul
5. Peisaj citadin de iarnă
6. Zăpadă abundentă
7. Stâncile Babelor pe Bucegi
8. Stânci în Munții Apuseni
9. Seninătate și zâmbet









TARA NOASTRA





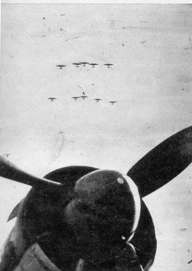


La PĂDUREA FERMECATĂ

LUPTA ÎN VĂZDUH A UNUI ECHIPAJ EROIC DE STUKAS ROMÂN

Ne urmăresc basmele copilăriei şi în Rusia aceasta păgână. Totuşi, faptele zburătorilor noştri par a fi mai tari decât închipuirea bogată în zmei şi feţi-frumoşi a strămoşilor noştri. Să învingi vrajmaşul, pentru sufletul românului este un adevăr fără desminţire, este o încredere oarbă rămasă prin tradiţie dela marii căpitani de oaste români. Să învingi chiar moartea, e mai mult decât poate cuprinde imaginaţia omului. Şi, sublocotenentul aviator Cercel Ovidiu a luptat cu fantasmele sumbre ale morţii pe cerul Pădurii fermecate şi a sugrumat acest monstru înaripat al infinitului albastru.

I-au zis Pădurea fermecată piloţii Grupului Stukas român, nu numai pentru că mereu a fost acolo cea mai formidabilă antiaeriană sovietică, dar mai ales pentrucă un camarad al lor, socotit mort, s'a întors viu şi nevătămat, după ce fusese greu încercat de flăcări ucigaşe, izbucnite din frunzişul ei blestemat.





Deszăpezirea

Această pădure se află la câţiva kilometri nord-est de Krimskaja. A fost primul obiectiv pe frontul capului de pod Cuban, atacat de avioanele Stukas române, la 6 Iulie 1943, cu o formaţie de nouă aparate.

Nu departe de bubuitul tunului, într'o seară cu cer luminat feeric de proectoarele noastre a. c. a., cu un calm ireal şi un zâmbet de copil, ca întotdeauna, sublocotenentul aviator Cercel vorbeşte rar, povestindu-mi parcă întâmplările altuia şi se opreşte numai când pe mine mă înăbuşe reprezentările tragediei aeriene trăită de el.

Din cauza norilor toată formaţia bombardierelor Stukas române s'a ridicat mai mult deasupra obiectivului şi s'a rărit pentru a evita vreo ciocnire şi antiaeriană inamică. Proectilele totuşi făceau explozie în aer, unul lângă altul. Nu se putea evolua prea mult prin această pâclă de nori şi fum. Capul de formaţie, urmat de celelalte aparate, coborî îndată sub plafonul norilor, execută picajul şi declanşă încărcătura de bombe direct pe ţintă.

Câteva clipe mai târziu, ieşind din nor şi abia apucând să vadă pădurea, înainte de a-şi pune avionul la verticală, pilotul sublocotenent Cercel simţi o zguduitură a aparatului şi schijele îi sparseră parbrizul, atingându-l totodată uşor şi la mâna stângă.

Fum în carlingă. Lovit în plin, aşa dar. Nici un moment de ezitare. Bombele proprii să facă mai bine explozie pe obiectiv, decât în aer, cu tot, cu avion şi echipaj. Manevră scurt, execută picajul şi declanşă încărcătura avionului. Redresă aparatul vertiginos, se desprinse din formaţie şi porni cu toată viteza spre liniile noastre terestre de luptă, peste barajul antiaerian inamic.

Abia acum auzi prin intercomunicaţie, instalaţia de radio fiind distrusă de schije, geamătul sugrumat de durere al mitraliorului, care îl anunţa din cabina din spate că are genunchiul sdrobit şi că avionul arde sub ei, aruncând pâlpâiri de foc în urma lor. Sergentul mitralior Dimitriu Emil era rănit grav şi se chinuia în fum şi sânge.

In timpul picajului, curentul aerisise cabina din faţă şi fumul ieşind prin geamurile sparte, pilotul îşi recăpătase stăpânirea de sine, crezând că, totuşi, avionul nu luase foc din explozia proectilului antiaerian. Nu-şi putea da seama din locul unde se afla, că snopul de schije isbucnise în flăcări ucigătoare chiar sub scaunul mitraliorului. Controlându-şi instrumentele de bord şi văzând că motorul funcţionează, pilotul avea certitudinea că sunt în afara unui pericol mai grav. Dar, glasul mitraliorului reveni pe firul telefonic în urechile sale, cerându-i să aterizeze. Era imposibil. Erau încă deasupra poziţiilor inamice. Răspunse deci acestuia, să mai suporte încă vreo câteva secunde, fiind numai la câţiva kilometri de liniile noastre terestre de luptă.

Când treceau liniile noastre, focul a ajuns la motor şi a început să iasă un fum negru şi gros pe ambele părţi ale motorului, cu flăcări din ce în ce mai dese. Pilotul îşi întrebă mitraliorul, dacă poate sări cu paraşuta şi la răspunsul afirmativ al acestuia, ţinu avionul în limită de viteză şi manevră din palonier (comanda de picioare) în aşa fel, ca flăcările să iasă prin dreapta, partea opusă lansării mitraliorului cu paraşuta. I-a atras apoi atenţia să scoată legătura dela radio, să



Colecție de surprize pentru bolșevici



In picaj...

nu rămână agățat de avion. Incă vreo câteva momente de sbor în flăcări și mitraliorul ieșise din carlingă pe aripa avionului.

Celelalte opt avioane ale formației au ajuns din urmă avionul incendiat, care lăsa o dâră de doliu pe albastrul cerului. Intr'un sublim moment de camaraderie, cele opt aparate Stukas române începură să rotească în jurul camarazilor în pericol, așa cum un șir de cocori îngroziți ar fi dat târcoale unui cuib aerian de pui în flăcări.

Fiind sigur că și-a salvat mitraliorul, sublocotenentul Cercel și-a desfăcut centurile de carlingă și stekerul dela radio, a reglat comenzile avionului, ca flăcările să continue a ieși pe dreapta, apoi a tras de mânerul de siguranță, pentru a sări în aer capota. Poate, acesta a fost primul lui moment de groază. Capota rămase și mai departe închisă ermetic și se văzu amenințat să stea imobilizat în carlingă definitiv, ca într'o carceră a morții. Trase cu putere de mânerul obișnuit al capotei și aceasta fiind defectă din momentul loviturii în plin, se deschise numai atât cât pilotul putea să scoată numai capul afară.

In timp ce avionul învăluit în flăcări și fum, zbura liber în gol, cu comenzile lăsate la voia întâmplării, pilotul începu o luptă decisivă cu moartea, care îl apăsa pe umeri cu o putere invincibilă de oțel. S'a suit atunci pe scaun cu picioarele și într'un efort disperat a împins cu spatele în capota defectă. Aceasta în sfârșit a cedat și pilotul a reușit astfel să iasă din carlingă, pe planul stâng al avionului.

Aci, îl găsi pe mitralior ținându-se cu o mână de carlingă și cu cealaltă sbuciumându-se să-și desprindă parașuta agățată în interiorul avionului, în timp ce piciorul rupt îi atârna în aer. Pilotul, ferindu-se cu o mână de flăcări, ținând-o totodată încleștată de carlingă, încercă printr'un nou efort cu cealaltă să-i ajute camaradului de echipaj, să se desprindă și să se salveze cu parașuta. O clipă numai părură în văzduh doi eroi mitologici pe o aripă de vultur rănit. Deodată, însă, din cauza oboselii și a curentului de sbor, picioarele sublocotenentului Cercel alunecară pe planul avionului și se rostogoli în hău.

Căzând pe spate vertiginos spre pământ, când văzu trecând pe deasupra lui coada avionului în flăcări, își aminti de parașută și instinctiv duse mâna la mânerul special pentru desfășurarea ei. Trase și rămase cu el în mână. Crezu că și acest automat e defect. Gândul morții îi întretăie respirația. Indată însă simți o zmucitură și înțelese că parașuta s'a deschis și e salvat. Umbrele morții sugrumate în această luptă titanică în văzduh, se risipiră în juru-i, spulberate în neant.

Cei 16 camarazi, cari se întrebau nedumeriți în acest scurt răstimp de ce nu se salvează cei din avionul incendiat, nu-l recunoscură după îmbrăcăminte pe pilot și crezură că el a rămas agățat de epava aeriană. Oricare ar fi fost tragicul adevăr, mai rotiră odată în aer și porniră spre baza de plecare, ducând cu ei imaginea vie a acestui echipaj eroic.

Intre timp mitraliorul s'a putut desprinde de carlingă, la vreo 400 m. înălțime. Dar parașuta îi era probabil sfâșiată din explozia proectilului antiaerian și s'a prăbușit nu departe de cenușa avionului de care își legase viața prin victorie și dorul de nemărginire.

O șuviță de sânge prelinsă peste buzele tăcute, ca o panglică de virtute militară, a legat de țărână avântul spre depărtări însorite al sergentului Dimitriu Emil. Și pe fața lui s'a așternut în veșnicie liniștea datoriei împlinite.

Cântecul motoarelor se împletește cu ecoul bubuitului de tun, când sublocotenentul aviator Cercel îmi termin[illegible] povestea lui eroică. După un mome[illegible] de tăcere, adaugă:

— L-am răzbunat. In ziua următoare am luat parte la patru misiuni de bombardament în picaj deasupra Pădurii fermecate.

Lt. rez. TIPARESCU PETRE
Reporter de războiu S.M.P.



stalarea
mbelor





Poză de interior... aviatic.

Cu zâmbetul siguranței de sine, se aruncă în gol.



Spre pământ...

PARAȘUTISMUL
ȘCOALA VIEȚII

Ziarele ne-au adus în repetate rânduri, știri despre isprăvile legendare ale parașutiștilor germani cu ocazia acțiunilor din Belgia, Olanda, Norvegia, Grecia și Creta, unde acești „soldați ai cerului", acești luptători minunați, au înscris pagini de glorie, culegând peste tot laurii unor victorii strălucite.

Ce sunt în stare să facă acești oameni, s'a văzut peste tot, acolo unde au fost întrebuințați, peste tot, au cules numai victorii, peste tot inamicul a fost răpus după câteva svârcoliri spasmodice.

Care să fie secretul acestor succese extraordinare ?

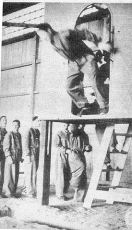
Răspunsul vine dela sine dacă aruncăm o scurtă privire asupra pregătirii și instrucției lor. Ceeace deosebește profund pe parașutiști de alți luptători, este faptul că ei trebue să execute saltul din avion cu ajutorul parașutei. In execuția acestui salt constă secretul. Dece? Pentrucă soldatul care este capabil să facă un suprem efort de voință pentru a se învinge pe el însuși, pentru a sări, va avea întotdeauna dârzenia și voința de a învinge și sdrobi orice inamic. Peste toate greutățile, el trece cu voința sa de fier, toate încercările inamicului se vor sdrobi de această stâncă, voința parașutistului.

Saltul cu parașuta este actul prin care orice soldat dovedește ce vrea și ce poate, atât din punct de vedere fizic cât și din punct de vedere psihic. Cu drept cuvânt, un specialist francez, consideră parașutismul ca un „sport al sufletului", căci el se adresează mai mult sufletului, decât mușchilor noștri. Numai după ce am făcut eu însumi salturi, mi-am dat seama de acest adevăr și numai atunci am înțeles care este rostul morții, dar care este și rostul vieții.

Saltul cu parașuta, executat de un aviator în pericol, este desigur un act și o dovadă de curaj, dar acesta este silit, este forțat, el vrea nu vrea, sare, nu are încotro, pe când saltul parașutistului este un act liber consimțit, executat după propria sa voință, cu un curaj rațional ce nu-și găsește asemănare.

Parașutistul execută saltul în mod conștient, voluntar, ținând seama de toate detaliile tehnice, trecând prin voința sa, peste tot ce este omenesc, peste instinctul său de conservare, rupându-se benevol de tot ce este pământesc, avântându-se cu încredere și plin de curaj în gol, pentru a pica într'un anumit loc fixat de mai înainte, având un scop bine definit: sdrobirea inamicului.

La acest rezultat — saltul voluntar — se ajunge după o lungă serie de exerciții ce se fac în cadrul școa-



Antrenament la sol...

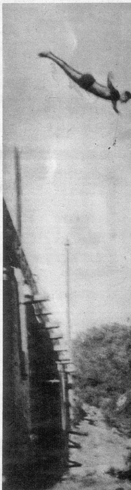


Aproape de...



Salt... nostim.

Salt fără parașută în... apă.



lei de parașutiști, după o grea muncă depusă de elev, dar mai ales de instructor. Instrucția începe prin practica tuturor sporturilor în scopul de a forma din parașutist un om cu un fizic suplu, agil, vioi, capabil să suporte orice efort, fără a se resimți. Se trece apoi la execuția unor anumite exercitii, care au de scop să învețe pe elev execuția corectă și reflexă a mișcărilor necesare saltului cu parașuta. Pare curios faptul că aceste exerciții încep cu căderea: omul trebue să știe cum să cadă, din genunchi, din picioare, în față, pe spate, pe o parte, fără a suferi nimic. Incep apoi salturile de la diferite înăltimi pentru a obișnui pe elev cu senzatia de salt și cădere, făcându-se atingerea pământului și rostogolindu-se corpul astfel încât, oricum ar cădea, el să facă în mod reflex mișcările necesare pentru repartizarea și amortizarea efortului pe intreaga suprafață a corpului. Ordinea în care se fac aceste exerciții are o deosebită importanță, urmărindu-se trecerea dela simplu la compus, în mod progresiv, fără a obosi sau epuiza pe individ. In tot timpul acestor exerciții, toate organele, toți mușchii sunt solicitați, sunt antrenați în aceeași măsură în care curajul, încrederea în sine, stăpânirea și voința. intervin pentru a executa aceste mișcări, acest antrenament.

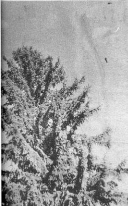
In acelaș timp se execută sboruri cu avionul pentru obișnuirea, aclimatizarea cu zborul, viteza și înălțimea. Instructorul însărcinat cu formarea acestor oameni, are nevoe de multă experiență și mult tact pentru a convinge și a hotărî pe elev să înțeleagă și să execute saltul cu parasuta, plin de încredere și fără nicio teamă. Pe lângă alte mijloace, el este obligat adesea să întrebuințeze cel mai eficace argument „fă ca mine!". executând el însuș orice exercițiu. orice salt pentru a demonstra că nimic nu este extraordinar pentru cine vrea. Cu cât munca este mai încordată, mai grea, cu atât rezultatele sunt mai sigure și mai bune. Când fiecare elev a ajuns să execute saltul cu parașuta, atunci instructorul începe să-și culeagă roadele muncii sale. Elevul a căpătat o încredere deplină în sine, căci și-a dovedit lui însuși și șefilor lui că, nu este un om de rând, ci a devenit parașutist — om plin de curaj, capabil să înfrunte golul văzduhului, fără nicio teamă. Executând saltul, omul s'a schimbat, s'a transformat. De acum e sigur de el, de forțele lui, se simte tare, se simte mândru de el însuși și pe drept cuvânt !

Instructorul are satisfacția pe care niciun alt profesor, pedagog, nu o poate avea: elevii lui au trecut cu succes cel mai valabil examen „au sărit cu parașuta".

Instructor și elev continuă munca, mândri de a fi parașutiști, oameni aleși, elite între elite.

Acolo unde luptă ei, adevărați vulturi ai cerului, nu poate să fie alt rezultat decât VICTORIA !

Cpt. Par. SOVERTH ȘTEFAN
dintr'un Batalion de parașutiști.



Toți bunii Români trebuie să se unească și să-și strângă rândurile, după exemplul celor răi.



MICI INDISCREȚII

DELA UN GRUP ROMÂNESC DE BOMBARDAMENT GREU

de Cpt. av. DEM. BEN. CARAC și V. SCRIPCARU

Viața pe un aerodrom de lucru, pe care nici un condeer, oricât de subtil ar fi el, n'are să poată s'o descrie în culorile ei adevărate, prezintă pentru cei ce-o trăesc, o desfătare cu adevărat regală, plină de veselie, muncă și satisfacție.

Un corespondent de răsboi german, trăind în mijlocul Grupului câteva săptămâni a făcut afirmațiunea că sburătorii români pot fi asemuiți, fără greșală, cu niște vedete de cinema. Desigur că aserțiunea ar părea îndrăsneață, dacă motivarea ei n'ar fi cuprinsă în asemănarea uimitoare dintre capriciile, superstițiile, cancanurile și obiceiurile vedetelor de pe ecran și a celor ce au ca ecran cerul și ca obiectiv gurile de foc dușmane.

Dacă vedetele de cinematograf încearcă să-și formeze o aureolă printr'o viață originală, cu regret trebuie să spun că rămân multe în urmă față de personalitatea sburătorilor noștri, care își afirmă capriciile vieții intime în strânsă legătură cu vitalitatea lor răsboinică.

Pentru evidențierea celor afirmate voi căuta să prezint sburătorii Grupului de Ju. 88 ce activează în prezent pe front, privindu-i prin prisma sincerității, desvăluindu-le la fiecare capriciile, superstițiile și originalitatea vieții lor intime, care nu constituesc altceva decât „charm-ul" vieții de aerodrom.

Comandor av. GIOSSANU



Conu Eugen, — „unsere Obers', — comandantul Grupului, moldovanul cu suflet de aur și răsboinic ca și Ștefan cel Mare, își impune eleganța și sportivitatea atât pe aerodrom cât și în misiune. Asemeni vechilor boeri moldoveni, are o lozincă de care se ține cu sfințenie și anume: Pericolul pentru om este însăși viața. Inlăturarea ei trebue făcută însă cavalerește și cu un scop definit „onoarea".

Susține că nu-i superstițios; dar de fiecare dată când pleacă în misiune nu se urcă în avion până nu-l mângâe (chiar discret dacă nu vizibil), un vechiu obiceiu de pe când se plimba călare pe străzile Bacăului.

Căpitan av. STROICI



Gică blondul, Ieșanul cu cel mai pur accent moldovenesc, Stafel-Capete-nul altei escadrile ce a refuzat concediul pentru a fi printre băeții Grupului. Este un isvor nesecat de glume și un animator pasionat al matchurilor de foot-ball dintre „Maturi" (?) și „Junime".

Menține cu prestanță moda părului eminescian și dorește din suflet ca al 3-lea copil să fie băiat. — Strânge bomboane pentru cele două fetițe și sboară mereu cu fotografiile lor la el.

Este compionul piloților pe grup și un neîntrecut jucător de volley.

Lt. av. JEAN RADULESCU



Jean zis „Operație" fiindcă-i șeful Biroului Operații, decan al observatorilor, nu se poate să fie conceput altfel decât cu un vraf de dosare la subțioară. Este omul care doarme cel mai puțin, fiind veșnic sculat pentru ordinele de misiune.

Poartă mustață a la Gion Gilbert și se tachinează mereu cu Gică Blondul al cărui observator este. Se pasionează după football și volley atât cu privitul cât și cu jucatul.

Preferă când e cazul, ca mingea să fie de cel puțin 50 ori mai mare decât este, ca să fie sigur că o nimerește. Este membrul fondator al modei eminesciene.

Lt. av. MARINESCU MATRA

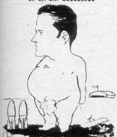


Stăpânul sexului slab. — Matra nu va putea fi văzut, decât în ţinută super elegantă, întotdeauna cu mănuşi atât în sbor cât şi în timpul liber.

Posedă romanţele pustei ruseşti într'un grad atât de perfect încât face să plângă de nostalgie chiar şi pe cea mai ermetică „Barişne".

Ii place mult plimbarea pe lună în doi şi o face de preferinţă armat. — Este întruchiparea cea mai perfectă a sucursalei lui „Sora şi Adesgo", desfăcând produsele de toaletă (pudră, colonie, ciorapi şi ruj) gratuit şi dezinteresat....(?).

Lt. av. GH. GEORGESCU



Deşi la formă nu aduce cu Gâgă, totuşi calmul lui uneori chiar înrudit cu meditaţiile filozofice, plin de humor a făcut din el un popular al cărui nume de familie a şi fost uitat rămânând pentru toţi „Gâgă".

Un panseu de al lui face ocolul Grupului mai repede ca o cometă, căci: „cine vorbeşte nu tace, dar cine tace vorbeşte" — sau: dece să aibă frică oamenii de sbor când până acum niciun aviator n'a rămas pe cer, toţi se întorc la pământ.

Gâgă nu sufere cravata şi nu se simte bine dacă-i încheiat la guler. Are o calitate, este prevăzător. Posedă 10 bonete pentru motivul că nu-i zi în care să nu piardă una.

Lt. av. VIGNALI PETRE.



Avocatul zis şi „Decemviru" ori „Directorul". Lt. de rezervă care s'a asimilat războiului cum se asimilează şampania cu bordoul în lipsă de sifon, deşi titrat şi director de fabrică, soarbe atmosfera luptei asemenea unui joc de cinci cupe când partenerul i-a licitat corect la o partidă de bridge.

Nu se dă în lături dela nimic, cu excepţia feminităţilor pentru care are o repulsiune intelectuală. Prin înălţimea lui poate fi văzut de departe ori unde, chiar şi la foot-ball.

Este un coseur emerit, sboară cu batic bleu şi adoră copiii. — Pasiune gastronomică — racii.

Adj. av. PETCU C.



Dintre adjutanţi piloţi ai Grupului figura lui „Cuceritorul" iese în evidenţă prin ghinioanele ce le-a învins cu brio. Mic cum este şi domol la vorbă, a putut să aterizeze de două ori pe burtă, să parcurgă pe picioare proprii câteva zeci de kilometri cu paraşuta în spinare.

Ii place muzica şi se omoară după struguri cu pâine. Umblă cu o bucată de lemn la el, pentru a avea cu ce bate în cazul când pericolul îl ameninţă.

Lt. av. BOIAN E.

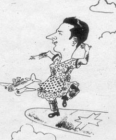


Matematicianul, „Schmeling sau enezu" este acel ce pe căldura cea mai mare nu poate fi văzut în cămaşe şi cu capul descoperit, are o groază de frig.

Nu este roman criminalistic pe care să nu-l fi citit şi obişnueşte să se scoale noaptea să rezolve probleme de algebră şi analitică. Este observatorul lui „Tătusu" şi în sbor întotdeauna îl alimentează cu bomboane. Este de un calm ce a disperat şi pe vânătorii bolşevici. Joacă bridge foarte bine şi pentru el femeia este un infinit mic interpolat în viaţa bărbatului.

In faţa diferitelor filme preferă casa Cointreau.

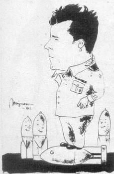
Slt. av. MAZILU GH.



Fetiţa care ţine să ajungă numărul de 150 misiuni, este cel mai liniştit personagiu din Grup. O singură dată „a făcut-o" şi asta a fost atunci când cu avionul ciuruit şi el rănit uşor la mână a dovedit că poate fi şi băiat nu numai fetiţă.

Are o pasiune sborul şi privitul cerului, de fiecare dată nu-şi numără misiunea înainte de a o face. Nu-i place să fie fotografiat.

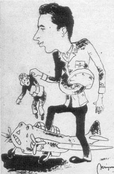
S-lt. av. DINU GHEORGHE



„Losistul" consideră sborul la inamic o partidă grea de şah pe care o câştigă mereu cu uşurinţă „Le vede" vorba cântecului.

Este un îndrăgostit de soţie şi scrie mereu scrisori. — Are superstiţii originale, sboară cu haina băgată în pantaloni. Ţine casca de sbor pe braţul stâng şi râde puţin. Are noroc la Remy.

Slt. av. ALEXIU P.



Piticul, care deabia intră în avion, are ambiţia să nu fie întrecut la misiuni de „Grecul"; pentru asta chiar şi noaptea de l-ai scula e gata de plecare, nu mai vorbesc că ziua face chiar şi 2-3 misiuni — Se pasionează după privitul fotografiilor şi regretă că n'are un aparat fotografic. — In echipamentul de iarnă nu s'au găsit pantaloni pentru el. — Pleacă la sbor întotdeauna cu stângul.

Slt. av. TRANDAF



„Palarof", — ofăţăso'ndof, blondul cu plete ondulate este ambiţiosul ce vrea să fie cap de patrulă. Are un lipici la joc când joacă Remy, şi fie oricât de obosit nu refuză o invitaţie la joc. Ca şi Gâgă renegă existenţa cravatei. Atunci când o pune, misterul trebue căutat în domeniul erotismului. Râde mult şi cu poftă. Se miră cum nu se îngraşe când mănâncă de fiecare dată dublu, dacă nu triplu.

Slt. av. VASILE TARAZE



Contele de Monte Cristo, „Şucăritul" sau Ajutantul cu vocabularul lui bogat în radicale şi expresii neîntâlnite încă, face deliciul Grupului când e vorba de şuete.

Gata oricând să sboare, dacă nu s'ar cere cască de radio ar fi în stare să plece cu cascheta lui cea nouă, pentru a completa corectitudinea şi eleganţa ţinutei.

Este campion la joc de Remy, „le are" cum zice el şi aceasta numai datorită faptului că-şi întrebuinţează lungimea gâtului în chip de periscop peste tablele altora. „Treci pe şase", „lasă-te în inteligenţă" şi „băiatul depe Str. Popa Tatu No. 104", sunt expresiile lui favorite.

Nu poate concepe foot-ball-ul făcut decât în ţinuta de gală şi este singurul ce nu are superstiţii şi îi place foarte mult să s'alinte.

S-lt. av. CHIFULESCU



„Olteanul", juvetele sau profesorul, este cel ce a refuzat să mai fie recepţioner la I. A. R. pentru a veni pe front. Sborul îl are la degetul mic şi nu e avion să nu-l fi sburat. Işi apără oltenii cu îndârjire de cancanurile băeţilor şi nu se supără niciodată. Nu apare în public până nu şi-a dat pe păr cu briantină. Din vocabularul lui cuvântul chelie e şters se culcă şi se scoală devreme, chiar dacă are sau nu treabă.

Se întrece cu tinerii la misiuni şi cum zice el, hainele lui miroase a praf de tun nu a colonie ca la mulţi alţii. Este o figură a grupului în materie de pilotaj.

Slt. av. FLORESCU



Florică Oboreanu, artileristul care astăzi are 100 de misiuni de bombardament ca observator, duce lupta pentru prestigiul Grupului atât în aer cât şi pe terenul de foot-ball, fiind vedeta echipei.

Ca un atlet militar perfect va fi văzut mereu în trening şi sandale confecţionate dintr'o pânză de camuflaj. Incearcă să lanseze o modă nouă de păr a la Weisse-Müller din Tarzan şi nu-i dată când să nu fie lovit pela picioare ori mâini; pe vremea căldurilor a fost primul şi singurul nudist al grupului.

(continuare în pag. 44)

Moș Crăciun și Sburători

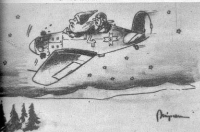
MOȘ CRĂCIUN CU CEI DELA STUKA!



UNUL CARE A AVUT POM DE CRĂCIUN FĂRĂ SĂ-L DO



NAVIGAȚIE Bagă-ți barba în carlingă Moș Crăciun, că nu mai văd nimic...



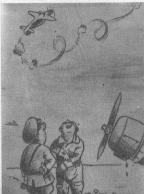
CU DARURI LA... BOLȘEVICI



— Nu cumva ai, camarade, să-mi împrumuți o parașută până jos? Pe-a mea am uitat-o în avion.



Jean își sboară soacra în chip acrobatic, ca să se răzbune.



— Și acum, după ce am împins manșe, ce trebue să mai fac domnule



S'a stins



ITARA

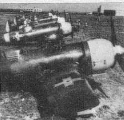
Escadrila 57 din Grupul de Vânătoare „Lt. C-dor Popișteanu" își făcuse faima prin victoriile sburătorilor ei și prin ghitara măiastră și ghersul cald, pătimaș ca al unui sicilian, ghiersul de dor al Adjutantului Catană.

„O sole miiiiooooo....."

Laurențiu Catană cânta cu foc și-și trezia, dimineața, camarazii și și-i culca cu aceiași melodie scumpă lui, însoțindu-și glasul cu un instrument care aduce a ghitară, instrument pe care-l găsise la Stalingrad și pe care, firea lui muzicală înăscută il potrivise repede pe măsura sufletului său.

Fire veselă și plin de entuziasm, Catană era unul din cei mai îndrăsneți piloți ai unității sale. Toți camarazii lui și-l amintesc cu durerea de a fi perdut într'insul pe cel mai aprig la bătălie și mai voios la petrecere. Sărea ca o lăcustă în avion cum auzea sbârnâind motoare vrăjmașe pe cerul din spațiul terenului său și sburda ca un armăsar înaripat, ori cât de sanchiu ar fi fost văzduhul, se înfigea burghiu în nori și-și căuta prada cu auzul, cu pupilele concentrate să simtă umbra vreunui avion bolșevic...

Odată, rușii au atacat cu vreo 24 bombardiere și 12 avioane de vânătoare terenul său dela Kr., când el era în alarmă cu Slt. Naghirneac și Slt. Milu Ioan. Cerul era acoperit de ceață păcloasă, ceiace era în desavantajul apărării, însă băeții noștri s'au strecurat cu dibăcie printre suvițele de pâclă, scotocind plapuma aceia întunecată de nori care ascundea atacul sovietic.



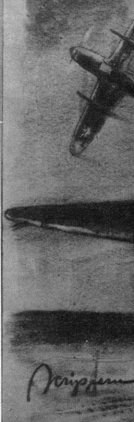
Au orbecuit puțin, gata să angajeze lupta între ei din cauza îndrăsneței lor întreprinderi, până au dat de formația inamică pe care au atacat-o și au împrăștiat-o, după ce au doborît câteva din avioanele dușmane care nu se așteptau la această temerară cercetare în negura păcloasă a norilor. Catană a doborît 2 avioane și s'a întors supărat că i-au scăpat celelalte...

Așa s'a comportat peste tot, dealungul campaniei sale, dela Stalingrad la Rostov, la Lisciansk și pe Mius, unde a trebuit să scrie cu litere de foc pe cerul unei bătălii inegale, jertfa lui mare, asemănătoare celei a Slt. Claru Vasile din prima fază a răsboiului când, acesta terminând muniția la bord și fiind atacat simultan de 6 avioane inamice, și-a ales unul dintre ele și a intrat cu tot, cu aparat, într'insul.

La 26 Iunie, s'au angajat 3 lupte aeriene între sburătorii Grupului 7 Vânătoare și aproape 20 de Jak-uri și Lagg-uri bolșevice, lupte in care disproporția cantitativă era în avantajul net al inamicului. Rezultatul a fost însă o mare biruință românească fiindcă, deși una din lupte s'a dat între 6 Me-uri românești și 15 Jak-uri sovietice, ca să dăm un exemplu de disproporția de efective, ziua s'a soldat cu 6 victorii sigure ale sburătorilor noștri și o singură pierdere pentru ei...

O pierdere de cel mai frumos eroism fiindcă se prăbușia, în sărutarea de fer a morții, când aparatul românesc s'a ciocnit în vâltoarea luptei cu Jak-ul bolșevic, însuși învingătorul zilei, adj. Catană Laurențiu. El dobora astfel pe al treilea într'aceiași luptă, în care adj. Mucenica și Chirvăsuță doborau și ei câte unul.

La început, lupta s'a angajat cu trei avioane inamice care sburau sub ei și pe care Catană le văzuse. In acest timp, cu soarele în spate, se svârleau din înalt alte 4 avioane bolșevice care căutau să-l surprindă pe Catană ocupat cu celelalte avioane.



— Atenție, Catană, te atacă din spate! i-a strigat adj. Chirvăsuță care a și trecut la atac, interceptându-le în timp ce Catană, avertizat, manevra să iasă din tirul inamicului. Tocmai se prăbușiau 2 avioane trăsnite de moarte de focul mitralierelor lui Catană și ale coechiperului său, când Chirvăsuță a trebuit să rupă lupta, lovit de plumbii dușmani.

— Catană, fii atent, sunt prea mulți, degajează!

Dar Catană nu se sinchisea și, înconjurat de un roi de 8 avioane, s'a luat la trântă pe viață și pe moarte



cu ele. Cu atenția încordată, cu ochii țintă pe cătare, cu toată ființa lui acordată în ritmul motorului, Cațană atacă fără zăbavă. Singur, și din ce în ce mai strâns în corsetul luptei, a mai doborît unul din avioanele dușmane ca să-și facă loc mai mult printre ele, dar roiul era prea des, manevrele din ce în ce mai strânse și Catană mai vrea încă o victorie.

O ciocnire violentă, — și Chirvășuță a văzut cum se duc spre pământ două torțe de foc. Dintr'una parcă se scurgea până la el, o melodie cunoscută, o melodie mai victorioasă ca oricând: un imn de prea mărire — soarelui din care se rupea sufletul acesta curat de adjutant îndrăgostit de soare și de luptă.

Aceiași melodie care li s'a strecurat sub gânduri camarazilor săi, noaptea întreagă, prima noapte în care un suflet de camarad era lipsă la apel.

Cineva a încercat să treacă cu degetele pe coardele ghitarei care atârna la capătul celui plecat. Ghitara a rămas mută și tristă.

ION BALEANU

Pentru majoritatea oamenilor îmi place mai mult să-i aprob decât să-i ascult...

Montesquieu

Dela lume adunate.

● Statistica ne arată că în 1859 s'a socotit un nebun la 535 de locuitori; în 1897, un nebun la 312 locuitori; în 1932, unul la 150 de locuitori. Dacă aplicăm acestor cifre progresia matematică ajungem — pentru anul 1977 — la o proporție de un nebun pentru 100 de locuitori, iar în anul 2143, pământul nu ar mai fi, decât un formidabil azil de nebuni

De aici concluzia naturală că umanitatea va dispare în mijlocul hohotelor de râs!... Nu se spune oare că: cu cât ești mai nebun, cu atât râzi mai mult?

● Cel mai mic om din lume a fost piticul Jefferi Hudson, înalt de numai 44 cm. deși avea vârsta de 35 ani. Intr'o zi, fiind adus în fața regelui Franței, Ludovic al XV-lea, a fost insultat de un nobil. Piticul jignit l-a provocat la duel, omorându-l cu pistolul.

● „Semiramida Nordului" nu era alta decât Margareta de Valdemar, care guverna ca regină: Suedia, Norvegia și Danemarca, între anii 1358—1412. A fost contimporană cu M. cel Bătrân.

● Observațiile științifice recente relativ la creșterea corpului omenesc au stabilit următoarele:

Inălțimea unui nou născut este de cca. 57 cm. In primul an ea se mărește cu 148 mm; în al doilea cu 93 mm; în al 3-lea cu 72 mm; în al 5-lea cu 60 mm; în al 10-lea cu 56 mm; și în al 15-lea cu 53 mm. Dela 18—20 de ani, creșterea este de 8 mm în medie pe an, scăzând la 1 mm pe an dela 20 da 25 de ani și la 0,8 mm dela 25 la 30 de ani.

Dela 30 la 40 de ani, înălțimea rămâne staționară. Ea scade cu 10 mm între 40—50 de ani; cu 35 mm între 50 și 60 de ani; cu 16 mm între 60 și 70 de ani; cu 10 mm între 70 și 80 de ani, etc. Astfel că, dacă nu ar exista moartea care să întrerupă brusc această curbă scoborîtoare, noi am sfârși prin a ne... volatiliza!!

● La Aderlsbach în Boemia există o poziție unde ecoul unui cuvânt de 7 silabe se aude de 10 ori; iar în curtea castelului Simonetta din Milan ecoul unui pistol se aude de 20 de ori.

● După ultimele calcule engleze, în lumea întreagă există 215 milioane de *musulmani*, dintre care 5 milioane în Europa (mai cu seamă în Bosnia), 50 de milioane în Africa și 160 milioane în Asia și Malaesia.

Specialiștii Germani socotesc 250 de milioane de musulmani. Una din colectivitățile cele mai dense, spun ei, este aceea din Java, care numără în jurul a 35 milioane de credincioși ai lui Alah.

● In Africa trăește o specie de șarpe a cărui hrană favorită o constitue ouăle de găină. Diametrul șarpelui este de 3 ori mai mic ca al unui ou, totuși el înghite oul și apoi comprimându-și mușchii gâtului, apasă coaja oului până când o sparge și conținutul ei i se scurge în stomac. Apoi prin aceleași mișcări ale mușchilor, coaja este dată afară.

● Revista spaniolă „*Munda*" în numărul din 8 August afirmă că războiul modern costă mai puțini oameni.

Ea observă întâi că se poate afirma ca lege generală a războiului, că cifra pierderilor, descrește direct proporțional cu progresul armamentului.

Statisticile pe care le publică revista pentru perioada cuprinsă între războiul de șapte ani și războiul Anglo-Bur din 1900 sunt demonstrative, cu condiția de a privi ansamblul unui războiu și nu o luptă sau un episod izolat. Tot astfel războiul Ruso-Japonez, confirmă regula.

Partea cea mai interesantă a argumentării este aceea unde se compară pierderile suferite în cursul marilor ofensive, înainte și după adoptarea mașinilor de războiu blindate.

In 1916, în luptele de pe Somme, cucerirea fiecărui Km. patrat de teren a costat 2000 de morți sau răniți și în anul următor cucerirea unei suprafețe identice a costat 3.200 de oameni. Aceasta înainte de întrebuințarea carelor de luptă. Din potrivă, în lupta dela Amiens (8 August 1918) unde s'au pus în linie mai bine de 400 de care blindate, prețul cuceririi unui Km. patrat scade la 1.000 de oameni și în faza finală a ofensivei din 1918 el oscilează în jurul a 30 de oameni.

Ce să spunem de campaniile-fulger din 1939, 1940 și chiar 1941?

Campania Wehrmacht-ului în Polonia a costat 33.000 de oameni (morți, răniți, dispăruți). Cea din Franța, Olanda și Belgia 144.000 de oameni, iar cea din Balcani numai 5.000 de oameni.

Campania din Rusia nu este terminată și de altfel ea s'a transformat încetul cu încetul într'un colosal războiu de uzură de efective și material.

● Șinele drumului de fier nu sunt un produs al tehnicei moderne. Ele au existat încă de pe acum 2000 de ani, când armatele romane le-au instalat pe arterele principale ale orașelor spre a înlesni circulația carelor (distanța între roți 1,53 m.)

● Câteva minute după capitularea cetății Chateauneuf Du Gueselin a murit sir W. M. Roos. Invinsul, a predat totuși cheile cetății, în mâinile cavalerului mort.

● Surorile Siameze din Biddenden, născute pela 1100, au lăsat un testament, prin care cereau ca prăjituri modelate după imaginea lor, să fie împărțite în toate Duminicile Paștilor tuturor străinilor aflători în Biddenden. Această dorință a fost respectată timp de 799 de ani.

● Se află la Ploubazlanec, un district pe coasta Bretonă, un cimitir și e unul din cele mai ciudate din lume.

Mormintele, îngrijite de către rude, cu multă dragoste, sunt goale; pietre funerre comemorează marinari dispăruți în naufragii.

● Se spune că Andreu Fuller putea repeta verbal orice predică sau discurs, după ce-i auzise numai o singură dată.

● D. Munsch, un farmacist din Graz, a pus rămășag că el și soția sa aveau să ajungă la Paris la expoziția din 1900 „numai pe două picioare". Acest rămășag a fost câștigat în modul cel mai eroic cu putință, de către bărbat, care și-a purtat soția în spinare pe tot drumul până la Paris, pe o distanță de peste 1000 de kilometri.

● Statuia de piatră a marelui bivol Laudi, care se ridică în fața superbului templu Silva dela Tanjore (Mandra), își sporește mereu volumul. Fenomenul se datorește poate excepționalei porozități a pietrei.

● Dintre ciudatele datini ale Indiei este următoarea:

Un hindus pios nu poate mânca din primele fructe ale unui pom mai înainte de a-l fi căsătorit cu fiica sa, sau cu o altă membră a familiei sale. Acest mire inert este decorat cu florile de nuntă, i se încercuie gâtul cu colanul nupțial și e stropit cu apă sfântă, până la completarea ritului marital, care face din arbore un ginere al proprietarului său.

● In Tibet există un om ce poartă în frunte un corn care a atins lungimea de 32 cm. Un cafru din Africa, încoronat la fel cu cel din Hymalaia, putea fi văzut acum câțiva ani la Londra. Părea bine echilibrat și mulțumit de sine. E creștinat. Medicina nu poate spune încă ce determină aceste anomalii.

● Tânărul Giovani Galanti din Italia vede foarte bine noaptea, dar nu poate deschide ochii ziua.

● Rio Vinagre din Colombia (Râul Oțetului) conține atât acid clorhidric (HCl) liber și acid sulfuric și este atât de acru, încât nici un pește nu poate trăi în el.

● Pasărea-muscă este singura pasăre terestră care poate zbura la fel de bine și înainte și înapoi.

● Torpila-automobilă constitue arma cea mai temută în războiul naval. Este folosită de submarine, vedete rapide, torpiloare, dar și de hidroavioane-torpiloare. Torpila-

automobilă constitue o capo-d'operă a tehnicei. Ea constitue o navă în miniatură, cu un motor propriu funcționând cu aer comprimat și cu un sistem automat de propulsiune și comandă (giroscop și regulator hidraulic). Lungă de 6—8 m. torpila înaintează cu 60—80 Km. pe oră, până ce se ciocnește cu vârful percutant de vasul inamic.

● Industria germană s'ar fi îmbogățit, după unele știri primite, cu un nou procedeu pentru producerea unei grăsimi, mijlocind o sinteză directă între carbon, azot și apă.

Sinteza este datorită unei uzine speciale, care acționează întocmai ca un catalizator.

Această nouă grăsime sintetică ar găsi o întinsă întrebuințare în câmpul industrial și ar oferi pe lângă aceasta o vastă gamă de subproduși.

● Un avion care sboară la mari înălțimi, formează adesea în urma lui lungi dâre de nori albi. Profanii cred că atunci avionul se camuflează. De fapt, gazele fierbinți de evacuare ale motorului sunt suprasaturate cu vapori de apă, care la anumite înălțimi formează aceste fâșii prin condensarea lor. La un anumit procent de umiditate al aerului și la o anumită temperatură există tendința formării norilor. Acești nori artificiali dispar în general foarte repede, fiindcă aerul din spatele avionului este într'o mișcare accelerată.

Formarea norilor este favorizată prin particulele de funingine conținute în gazele de evacuare. In anumite condiții apa conținută în gazele de evacuare se transformă imediat în cristale de ghiață.

● Cainan este strănepotul unui om care nu s'a născut și străbunicul unui om care n'a murit niciodată! Acest fenomen este explicat de Biblie în felul următor:

Cainan a fost nepotul lui Adam care nu s'a născut din femee, iar strănepotul lui Cainan a fost Enoch, care după legendele evreilor n'a murit, ci a fost „luat în cer" pentru a nu vedea moartea.

● Marele tun german „Berta" a fost numit astfel în cinstea Berthei Krupp von Bohlen, fiica faimosului „Rege al Fierului"

● Oliwer Cromwell a fost spânzurat după ce murise.

● In Budapesta, la anul 1922 s'a născut Hansel Reuter, un copil cu părul albastru.

● Sălbaticii tribului Malani din Africa Occidentală, joacă rugby utilizând drept mingie un craniu omenesc.

● O pisică a devenit mama adoptivă a unui șoricel.

● Caesar August e omul care a jonglat cu zilele! A luat cea de a 29-a zi din Februarie și a adăugat-o la cele 30 ale lui August. A luat a 31-a zi din Septembrie adăugând-o lui Octombrie, și a operat la fel cu Noembrie, astfel încât Decembrie a devenit și el de 31 de zile. Toate acestea le-a făcut pentrucă a găsit că Iulie, numit astfel în cinstea predecesorului său Iuliu

Slt. av. Constantinopol Marcel pilot pe Ju-88 - Esc. 77.

(37)

Caesar, avea 31 de zile, pe când luna sa, August, n'avea decât 30.

● Juke, progenitorul viciului și al mizeriei, născut în anul 1720 la Adirondacks (New-York). Din el au descins 282 alcoolici; 277 femei de stradă; 366 cerșetori; 171 criminali; 60 hoți; 10 indivizi morți prin asasinare și 300 de morți în copilărie.

● O Luzoneză a reușit să danseze 172 de ore fără întrerupere.

● Cel mai mare fildeș cântărește 91 kgr. și are o lungime de 3,30 m. Se află actualmente la Muzeul Britanic de istorie naturală.

● Părul unei femei Zuluste e fixat cu argilă și cu materii foarte urât mirositoare.

● Cea mai înaltă piatră mortuară este de 66 metri și se află pe mormântul Judecătorului A. T. Peterson, dela înalta Curte din Calcuta.

● Templul sacru din Penang (China) este locuit de sute de reptile, care însă nu fac nici un rău credincioșilor cari vin acolo.

● Jean Baptiste Mouson din Toulon, a fost sclav de galeră timp de 100 de ani și o zi.

● Kaspar Hauser putea vedea stelele în timpul zilei. Stelele, după cum știm, nu dispar niciodată depe firmament, iar ochii acestui tânăr erau anormali.

Se spune că acest Kaspar Hauser era succesorul tronului marelui ducat de Baden. El a fost răpit din copilărie și ținut închis într'o cameră fără lumină timp de 18 ani. A văzut pentru prima oară lumina zilei, în momentul când a reușit să evadeze din închisoarea sa, apărând la Auspach în Bavaria. Deși acum era un bărbat adult avea inteligența unui copil de 9 ani. Misterul de care era înconjurat a stârnit mult interes în jurul său la vremea aceea.

(72)

● In Iulie 1679, Viena era bântuită de ciumă. Mortalitatea era mare, țara se resimțea încă de pierderile războiului de 30 de ani, străzile orașului erau pustii și locuitorii credeau că venise sfârșitul lumii. La St. Ulrich, o suburbie a Vienei, se afla o groapă în care se aruncau miile de victime ale ciumei.

In această groapă a boalei, ciocli crezându-l mort, au aruncat într'o noapte pe Augustin, un vagabond vienez, cântăreț și flautist care-și câștiga pâinea producându-se pe străzi. Dar acesta se afla doar într'o stare de beție letargică. In zorii zilei, când se trezi în groapa comună, își luă flautul care se afla lângă el și ieși intonând un vechiu cântec vesel: „Ach du Lieber Augustin", care se crede c'ar fi fost adus în Europa de către Maurii Spaniei. Ferestrele caselor înconjurătoare, ermetic închise, de teama ciumei, se deschiseră pentru prima dată după luni de zile, iar cetățenii începură să iasă afară, să cânte și să danseze în jurul bețivanului flautist.

Germania și întreaga Europă a fost astfel readusă la viață prin magia unei vechi arii de dans. In amintirea acestui eveniment, Viena a ridicat o statuie lăutarului a cărui memorie va trăi astfel cât va exista Viena.

(721)

● Omul posedă pe geana superioară de 3 (trei) ori mai multe fire decât pe cea inferioară. Numărul firelor de păr la fiecare geană este de 300.

● Din anul când a fost descoperită, adică din 1865, insula Falcon, situată în Oceanul Pacific meridional, a dispărut și a reapărut de trei ori din valuri. In urma cercetărilor făcute, s'a constatat că această insulă este de origină vulcanică și desele ei apariții și dispariții sunt considerate fenomene geologice bizare.

Cpt. av. Boțez Ionescu - Comand. Esc. 2

Culese de A. E. CRIM.



Tineretul sburător, tineretul elitelor

Aviația este domeniul de activitate, prin excelență, al tineretului unui Stat.

Sborul cu motor pe avioanele moderne însă, cere din partea aviatorilor, anumite calități și anumite cunoștințe, pentru a putea fi practicat în bune condiții.

Intr'adevăr, avionul modern, cu întreaga lui aparatură de bord pentru controlul motorului, al siguranței sborului, al navigației, cere ca cel ce sboară să posede o serie întreagă de cunoștințe.

Omul care sboară este plasat într'un mediu de existență cu totul diferit de acela pentru care a fost făcut de natură. Acest trai într'un mediu diferit cere organismului eforturi cu mult mai mari decât în ori ce alt domeniu de activitate. Aviatorul modern deci trebuie să fie complet sănătos, cu simțurile și reflexele bine desvoltate și în plus dotat cu o mare rezistență fizică.

In afară de acestea, aviatorul trebue să dea dovadă de calități morale superioare, căci acestea sunt singurele care dau viață unei mașini ori cât de perfecționată ar fi.

Acest adevăr este cu atât mai real la aviație, cu cât aviatorul este singurul comandant la bord și este chemat foarte adesea, să ia hotărîri capitale, în fracțiuni de secundă.

Deaceea nu ori și ce tânăr va putea deveni aviator. Dragostea și dorința de a deveni sburător nu sunt suficiente. El va trebui să posede cunoștințele necesare, să aibă calități morale și fizice remarcabile.

Aceste calități se obțin prin selecție și sunt desvoltate și completate prin pregătire.

Pentru a putea însă, să sboare pe avioanele moderne, aviatorul este obligat să sboare o serie întreagă de avioane, pornind dela cele mai simple.

Pregătirea lui va fi de lungă durată și eșalonată pe mai multe perioade, care corespund cu cunoașterea și utilizarea în sbor a unei anumite categorii de avioane.

Selecțiunea care se face, inițial, la intrarea în școlile de pilotaj, va fi continuată în tot timpul pregătirii, la sfârșitul perioadelor de instrucție și numai acei ce vor da dovadă de calitățile și cunoștințele necesare, vor putea ajunge să sboare pe avioanele moderne.

Aviația modernă este domeniul tineretului, după cum am mai spus-o, *dar al tineretului de elită*.

Elitele acestui tineret trebue să fie convinse că numai posedând cunoștințele și calitățile cerute și pregătindu-se în continuu, vor putea ajunge buni aviatori.

Pregătirea este lungă și cere multă răbdare și perseverență pentru a putea să ajungă la satisfacțiile afară din comun pe care sborul i le poate aduce.

Pentru a arăta ce calități se cer dela un sburător modern și gradul lor, vom arăta eforturile fizice la care este supus în timpul execuției sborului.

Omul s'a adaptat de milio[illegible]e ani să trăiască pe pământ.

Sburând, el trebuie să se adapteze, în timp foarte scurt nouilor condiții în care este pus să trăiască.

Condițiunile la care trebuie să se adapteze în timpul sborului sunt: scăderea presiunei atmosferice cu altitudinea, micșorarea cantității de oxigen la înălțime, frigul și marile viteze actuale ale avionului.



...decolare
(...P.—P.K. Stachelscheid)



Presiunea atmosferică normală, la nivelul mării, este de 760 mm. mercur; ea scade treptat și la 10.000 m. este de 138 mm. mercur.

Această scădere a presiunei este cunoscută, în viața civilă, sub numele de *răul munților*, deoarece cei ce urcă înălțimi mari, suferă din cauza scăderii presiunei.

Această scădere a presiunei produce grave turburări asupra sistemului circulator.

Oxigenul, deasemenea, scade cu altitudinile.

Corpul omenesc cere circa 350 cm. cubi de oxigen pe minut, cu un ritm de 16 inspirații normale.

Diminuarea acestei cantități produce organismului turburări grave.

Variațiile umidității și temperaturii aerului, în medie, 15 grade la sol și minus 50 grade la 12.000 m., pot da naștere și ele la importante turburări ale organismului.

Progresul realizat în construcția avioanelor, a reușit să pună la dispoziție, mijloace de protecție: cabina etanșe cu presiune constantă, inhalator de oxigen, pentru lipsa de oxigen și îmbrăcăminte specială contra frigului.

Totuși, perturbările acestea sunt în funcție și de rezistența fizică a aviatorului. Cu cât va fi mai rezistent, cu atât va avea mai puțin de suferit.

În afară de aceste condiții legate de mediul în care sboară, aviatorul mai suportă eforturi foarte mari din cauza vitezelor.

Avioanele de astăzi au atins viteze între 600—700 km./oră.

Aviatorul poate suporta, în bune condiții aceste viteze și chiar mai mari, cu condiția ca ele să se producă pe o linie dreaptă. Avionul însă, trebue să execute diferite evoluții, care se fac ramuri de curbă.

Când un avion este angajat pe o curbă, atunci el este supus forței centrifuge și odată cu el și aviatorul.

Forța centrifugă tinde să împingă pe aviator în afara curburei și, deci, în scaunul pe care stă.

Forța aceasta centrifugă este direct proporțională cu greutatea și viteza și invers proporțională cu raza de curbură. Rezultă de aici, că un avion cu cât are o viteză mai mare și execută o evoluție cu o rază de curbură mai mică, cu atât forța centrifugă va fi mai mare și va apăsa mai mult pe aviator în scaunul său.

În afară de această apăsare, forța centrifugă acționează și asupra sângelui din sistemul circulator, aruncându-l într'o parte și producând pierderea momentană a vederii. Se vede negru, cum spun aviatorii. Imediat însă, ce avionul se angajează pe o linie dreaptă, vederea revine la normal.

Calculele au arătat, că un pilot de 70 kgr. greutate ce sboară cu o viteză de 500 km./oră și face un viraj pe o rază de 200 m., va fi presat pe scaun cu o greutate de 800 kgr.

Iată deci, că aceste condiții speciale în care aviatorul este pus să lucreze, supun organismul lui la eforturi considerabile și pot produce, deasemenea, afectări ale aparatului circulator, respirator, organelor simțurilor, etc.

Ele cer ca aviatorul modern să fie perfect sănătos, cu simțurile și reflexele mai mult decât normale și în plus cu o rezistență fizică remarcabilă.

Numai așa va putea face față, în bune condiții, sborului cu avioanele moderne.

Trebue, deci, ca tineretul nostru care vine la aviație, să practice educația fizică pentru a-și întări organismul.

Odată pregătit fizicește și învingând toate eforturile care îi sunt puse în cale, tineretul sburător poate fi mândru de performanțele pe care le realizează, performanțe rezervate numai tineretului de elită.

Căpitan aviator
PRETORIAN MIHAIL


Cu planorul spre culme
(S.M.P.—P.K. Stachel

DEFECTUL „EGALITĂȚII" ESTE CĂ NOI NU O DORIM DECÂT CU... SUPERIORII!

HENRY BECQUE

Aeromodelele



Jucăriile de astăzi ale copiilor...

— ALCATUIREA LOR —

de Prof. N. HANGEA

Organele cari alcătuesc un aeromodel sunt aceleași cu ale avionului mare. Le putem împărți în două categorii:

Organe active, cari determină susținerea aerodynei în aer.

Organe pasive, organe ajutătoare cari din punct de vedere aerodinamic produc numai rezistențe la înaintare.

A. *Organele active*, sunt suprafețele purtătoare, formate din ansamblul unor aripi.

După numărul aripilor, aerodynele pot fi: *monoplane, biplane*, sau *multiplane* (acestea din urmă ne mai fiind utilizate).

După așezarea aripilor monoplanele pot fi: *cu aripa joasă*, așezată sub fuselaj *cu aripă mediană*, care trece prin fuselaj (încastrate în fuselaj), *cu aripă superioară*, aripă fixată pe fuselaj și *parasol* când aripile sunt fixate prin montanți, deasupra fuselajului.

Biblanele pot avea aripile *la acelaș nivel*, sau decalate, de obicei aripa superioară decalată spre înainte. Dacă planul inferior are o suprafață mai mică decât planul superior, aeromodelul ca și avionul mare se numește *serquiplan*.

B. *Organele pasive* sunt:

a) *Ampenajul* (coadă) format din două plane fixe, perpendiculare între ele: planul fix orizontal numit *stabilizator* (produce și o oarecare susținere) și planul fix vertical numit *derivă*. Ampenajul format din stabilizator și derivă este un organ de stabilitate.

b) *Fuselajul* (corpul aerodynei) este un organ de amenajament și de legătură între aripă și ampenaj. La aeromodele, ca și la avioanele mari putem avea modele mono — sau bi — fuselate, după cum au un singur fuselaj sau două fuselaje. La aeromodelele de faza I-a fuselajul e redus, de multe ori, la o simplă baghetă (aeromodele cu fuselaj baghetă).

Organele descrise până aici le vom întâlni la toate aerodynele oricare ar fi ele, avioane sau aeromodele, propulsoare sau planoare.

c) *Grupul motopropulsor* îl formează motorul și elicea. E dispozitivul prin care se realizează forțe de tracțiune necesare aerodynei ca să se deplaseze în aer.

Aeromodelele utilizează motorul de cauciuc care activează asupra elicei, prin elasticitatea sa de torsiune. A fost utilizat pentru prima oară de Penaud în 1872.



In afară de motorul de cauciuc, aeromodele pot utiliza și ele un motor cu benzină în doi timpi, care dau aeromodelelor o mare forță de înaintare (între 4000—6000 ture/minut) și cu ajutorul cărora aeromodelele realizează sboruri de ore și ating înălțimi de 1500—2000 de metri. Se utilizau înainte și motoare cu aer comprimat, care au fost însă părăsite, din cauza randamentului lor foarte scăzut. Primele aeromodele au fost echipate cu minuscule motoare cu vapori de apă, (Langley 1896, etc.), cari au fost complet părăsite după perfecționarea motorului cu explozie.

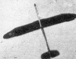
Elicele aeromodelelor ca și ale avioanelor mari pot fi tractive sau propulsive după cum trag sau împing aeromodelul în timpul răsucirii lor în aer.

La aeromodele vom întâlni foarte rar bi sau plurimotoare din cauza greutății de sincronizare a grupurilor motopropulsoare.

d) *Aterizorul*. Aeromodelele propulsoare dispun și ele de un tren *de aterisaj* format din două roți independente cari permit rularea pe pământ la decolare și la aterizare. E fixat la partea din față a fuselajului. Hidromodelele au trenul de aterisaj înlocuit printr'un tren de amerisaj cu ajutorul căruia decolează și amerizează pe apă. Trenul de aterisaj e completat cu al treilea punct de sprijin *bechia* o mică pârghie fixată la coada fuselajului.

Pentru a micșora rezistența la înaintare în timpul sborului se construesc și aeromodele cu tren de aterisaj escamotabil, adică tren de aterisaj care în timpul sborului se ascunde în aripi sau în fuselaj. La aeromodele cu tren escamotabil, escamotarea trenului se face înainte de lansare. Lansarea se face în acest ca[z] din mână — un dispozitiv specia[l]





In plin cer... Aeromodelul a decolat (S.M.P.)

de declanșare scoate trenul numai înainte de aterizarea modelului.

e) *Cârmele* sunt organele cu ajutorul cărora se pot comanda evoluțiunile aerodynei în sbor. Ele sunt plasate la aripi și la ampenaj.

La aripi avem *aripioarele* (numite impropriu eleroane) cari fac parte integrantă din suprafața aripei și au o mișcare inversă și conjugată, adică în timp ce una se ridică cealaltă coboară exact cu aceiași cantitate. Ele comandă aplecarea avionului pe o aripă sau pe alta.

La ampenaj avem *direcția* planului mobil vertical prin care se termină planul de derivă și care împreună cu aripioarele comandă virajul avionului. *Profundorul* este planul orizontal mobil prin care se termină planul fix orizontal (stabilizatorul). El comandă urcările și coborârile avionului pe pantă.

La aeromodele nu putem vorbi de cârme mobile, pentrucă în mod curent ele nu pot fi comandate. La aeromodelele mai mari rolul cârmelor il au unele adausuri formate de obicei din foițe de aluminiu fixate la aripi și la ampenaj, cărora le putem da diferite înclinări, pentru a corecta tendințele greșite de sbor, datorite unor mici defecte de construcție, sau uneori chiar putem sili modelul să execute singur o anumită figură de sbor. Bineînțeles aceste cârme sunt fixe și nu pot fi mișcate în timpul sborului.

Se pot construi însă și aeromodele cu cârme mobile, cari se pot comanda printr'un sistem de comenzi automate formate din două pendule grele cari oscilează în două plane verticale perpendiculare și cari au mai mult tendințe de a păstra aeromodelul pe linia lui de sbor.

Astăzi se încearcă construcția aeromodelelor cu cârme mobile comandate toate mecanic cu ajutorul undelor. Cercetările din acest domeniu se găsesc însă abia în fază de experimentare.

f) *Comenzile* sunt pârghiile cu ajutorul cărora sunt acționate cârmele. Ele sunt *manșa* și *palonierul*. Nu le vom întâlni niciodată la aeromodele.

Manșa, comanda de mână, este o pârghie verticală care se mișcă în planul longitudinal (înainte și înapoi) acționând atunci asupra profundorului, și o mișcare în planul transversal (la dreapta și la stânga) când acționează asupra aripioarelor.

Palonierul este cârma de picior, o pârghie orizontală care se rotește în jurul unui ax vertical. Palonierul comandă direcția.

Comenzile sunt acționate în raport direct cu reflexele noastre. Astfel o ridicare pe pantă se execută trăgând de manșă, iar coborârea pe pante se va face împingând de manșă înainte — virajul la dreapta se va executa deplasând manșa spre dreapta și împingând palonierul cu piciorul drept înainte. Avionul va executa astfel virajul aplecându-se în acelaș timp pe aripă pentru a împiedeca acțiunea forței centrifuge care în timpul virajului tinde să îndepărteze avionul de centru de rotație.

In rezumat constatăm că în afară de cârme și comenzi aeromodelele ca și avioanele mari sunt alcătuite din aceleași organe principale ale căror nume trebue să le cunoaștem, pentru a putea să le studiem acțiunea și rolul pe care-l au în ansamblul construcției.

Pentru a le preciza le vom recapitula în următorul tablou:

Organe active	Comune tuturor aerodynelor	Suprafețe purtătoare, alcătuite din ansamblul unor aripi	
		Ampenaj	*stabilizator* (plan fix orizontal) *derivă* (plan fix vertical)
		Fuselaj (organ de legătură și amenajament)	
Organe pasive	Numai la avioane și la aeromodelele propulsoare	Grupul motopropulsor	Motor Elice
		Aterizor	*tren de aterisaj* *bechie*
	Numai la avioanele și planoarele reale	Cârme	*Aripioare* (la aripi) *direcție* (la derivă) *profundor* (la stabilizator)
		Comenzi	*manșa* (comandă aripioarele și profundorul *palonierul* (comandă direcția)

* Dintr'o eroare tipografică articolul **„Aeromodelism și aeromodele"** publicat în ultimul nostru număr a apărut fără iscălitură. El este datorit d-lui Prof. N. Hangea.



Mare animație pe un câmp de experiență (S.M.P.)

Planor remorcat

CE ROST ARE SBORUL FĂRĂ MOTOR?



Cerul şi marea se înfrăţesc prin sborul fără motor

Secolul in care trăim este denumit „secolul aviaţiei" şi aceasta pe drept cuvânt, căci aviaţia în sensul larg al cuvântului, este o sinteză a progresului technicei şi stiintei moderne. In slujba aviaţiei stau astăzi majoritatea stiinţelor pozitive: fizica, chimia, technica mecanică, radiotechnica, precum şi numeroase ramuri ştiinţifice noi, technologie, aerodinamică, aerologie, şi altele, izvorâte în mare parte din necesitatea de a satisface pretenţiile necontenit crescânde ale progresului aeronautic.

E de prisos să insistăm asupra rolului covârsitor al aviaţiei în răsboiu şi tot astfel nimeni nu poate ignora rolul civilizatoriu al aviaţiei. In afară de aspectul de mijloc de locomoţie, demn de secolul in care trăim, aviaţia uşurează schimbul valorilor economice, ştiinţifice şi culturale între popoare, le dă astfel prilejul cunoasterei reciproce, al înţelegerei. In felul acesta, traficul aerian apare ca un factor pacificator de mare însemnătate.

Toate acestea se referă însă la aviaţia „majoră" adică la aviaţia „cu motor", pe care o cunoaştem cu toţii, atât sub aspectele de mai sus, cât şi sub alte aspecte, interesante, frumoase, şau utile.

Alături de această aviaţie, auzim însă adesea vorbindu-se şi despre sborul „fără motor".

Insăşi caracteristica sa fundamentală, faptul că la acest fel de sbor *lipseste motorul*, face ca el să fie privit ca ceva nedesăvârşit, dacă nu dubios şi deci să fie privit cu oarecare indoială dacă nu chiar cu neincredere.

Deaceia nu este de mirare că adesea ni se pune intrebarea: „Ce rost are sborul fără motor?". Intrebarea este dealtfel foarte la locul ei, căci omul de astăzi nu are timp de pierdut, deci priveşte lucrurile in primul rând sub aspectul lor practic, este deci firesc să se întrebe si asupra utilităţii acestui sbor „fără motor", asupra felului cum acesta îşi justifică dreptul la viaţă.

Până prin 1933, planorismul era considerat mai mult ca o ramură mai aparte a aviaţiei, un sport frumos şi interesant. Treptat el s'a afirmat si ca instrument de cercetare ştiinţifică, mai ales in domeniul meteorologiei şi aerologiei — preţioase ştiinţe auxiliare ale aviaţiei.

Experienţa şi statistica au arătat însă cu timpul, că un planorist bine format învaţă cu cea mai mare uşurinţă şi pilotajul avionului: lucru dealtfel uşor de explicat. In afară de manevra motorului şi accesoriilor





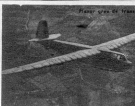
Spiritul de echipă desvoltă adevărata camaraderie

sale, principiul pilotajului este aproape identic la planor ca și la avion. Cunoștințele preliminare deasemenea, ba chiar mai mult. In anumite laturi, planoristul posedă cunoștințe de specialitate mai amănunțite decât sunt necesare pilotului motorist. In felul acesta „instrucția" sborului fără motor a devenit treptat o etapă preliminară în formarea piloților de avion. Chiar metodica instrucției planoriste a fost dirijată, apoi, în această direcție. Cunoștințele practice, technice și teoretice care se predau în sborul fără motor, sunt astfel alese și dozate, încât să formeze o pregătire sistematică a planoristului pentru trecerea lui la pilotajul avionului. Chiar aparatele de sbor pe care se instruește pilotul planorist, sunt concepute special în asa fel, încât toate manevrele de pilotaj dela planor să fie cât mai apropiate de cele dela avion.

Prin analogie, vom face aci comparația cu scoala, căci și aceasta este o problemă de învățământ, binențeles de specializare. După cum aeromodelismul ar putea fi pus alăturea de școala primară, astfel sborul fără motor ar fi „cursul secundar inferior" al aviației. Sborul cu motor este cursul superior, iar de aici înainte urmează „universitatea", specializarea completă, corespunzând pilotajului profesional al avioanelor militare sau civile de orice categorie.

Semnificativă este chiar suprapunerea în realitate a acestor etape: In școala primară copilul se ocupă în timpul liber cu aeromodelismul; în timpul învățământului secundar învață pilotajul, întâiu fără — apoi cu motor și așa mai departe.

Prin caracterul său sportiv și atrăgător, sborul fără motor este un excelent factor de propagandă al aviației, stimulând interesul tineretului pentru preocupările aviatice. O organizație bine dirijată de către Stat cum este la noi Comandamentul Tineretului Aviatic Român, recrutează din acest tineret, elementele entuziaste și le predă apoi în școala sborului fără motor, unde se face o selecție severă, promovând numai pe cei deplin apți; în acelaș timp li se face și pregătirea preliminară de specialitate după cum am amintit mai sus.



Planor greu de trans

Tot experiența, sprijinită statistic, arată că această preeducație este mai economică, mai sigură și mai eficace, decât instruirea directă a pilotajului la avion.

In afară de importanța sborului fără motor ca mijloc de preeducație aviatică, care-l situează astăzi ca un auxiliar indispensabil aviației cu motor, necesitățile timpului în care trăim în prezent au dat planorului și utilizări răsboinice foarte interesante, asupra cărora vom reveni cu alt prilej.

EUGENIU CERNESCU

Când ești întrebat: „Ce gândești despre evenimentele politice sau militare", răspunde:
— Ce-ți face plăcere să-ți spun?

In jurul plafonului de performanțe. Inainte de lansare

Adj. av. MIHAI GH.



Adj. av. ZAHARCU





Studentul zis și ciucalată, deși adjutant, se omoară pregătind examenele la academie și împărțind suplimentul de sbor la băeți.

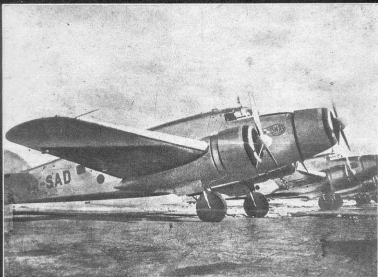
Sboară din plăcerea de a sbura și de fiecare dată nu uită să verifice echipajele pentru supliment. Iubește literatura și este un erudit al filosofiei și se complace în lucrările de administrație.

Superstiția pentru sbor este, să nu vadă pisică atunci când se urcă în avion.

Campionul ghinionului fără decept. este însă „Buzatul", care deși cârn, totuși de fiecare dată când a aterizat forțat ciuruit de gloanțe, a primit în nas câte o lovitură care l-a făcut astăzi ca o pânză de paianjen, prin cicatrice. Vorbește repede și mult și din țânțar face armăsar. Se poartă cu cisme, fiindcă a auzit dela Tătusu că ar putea pare mai înalt. Râde foarte mult și de câte ori vede o fată cu un batic roșu preferă să nu sboare.

Toate acestea sunt o mică parte din intimitățile sburătorilor dela Grupul de Ju 88. Adevărata lor viață însă are un parfum pe primăvară dintr'o livadă înflorită ce nu poate fi savurată decât trăind din zori și până'n seară alături de ei și de peripețiile și faptele lor eroice.

DEM. BEN. CARAC



„ARIPI ROMÂNEȘTI" Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului. Redacția și Administrația: Str. Sărindar Nr. 9 et. I Telefon: 3.45.28, cont cec: 1334.

Director: Comandor av. rtg. AL. DEMETRESCU. Redactori: NICOLAE LADMISS ANDREESCU și GION.

Costul abonamentelor: întreprinderi fabrici, instituțiuni de Stat și particulare, de sprijin: dela lei 5000, obișnuite: lei 1500 anual. Pentru particulari: lei 480 anual. Un exemplar lei 20.

Tipografia Soc. Națională de Editură și Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ", București Str. Sărindar, 5-7-9- înmatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Of. Com. București. — Tipărită în ziua de 25-XII-943.

BUNĂ DIMINEAȚA LA MOȘ AJUN!

(foto S. M. P.)

